

LES TGV SUR LIGNES CLASSIQUES LES TGV INTERSECTEURS



**Etude pilotée par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, pour la DGITM
Décembre 2015**

FNAUT – Fédération nationale des associations d’usagers des transports
32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris
Téléphone : 01 43 35 02 83 – Courriel : contact@fnaut.org
Internet : www.fnaut.fr

Présentation de la FNAUT

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises et plusieurs associations ou fédérations nationales, soit au total environ 80 000 adhérents.

La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, et à tous leurs enjeux, économiques, sociaux et écologiques. Elle agit pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, périurbains, régionaux, ruraux et interurbains ; pour de meilleures conditions de déplacements des piétons, cyclistes et personnes handicapées ; pour le développement de l'autopartage ; pour la sécurité routière ; pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien, de la santé publique et de l'environnement global.

La FNAUT conseille et défend individuellement et collectivement les usagers de tous les modes de transport publics et les représente auprès des Pouvoirs publics et des entreprises de transport. Association de consommateurs agréée par l'Etat, la FNAUT est membre du Conseil National de la Consommation, du Comité national des usagers du réseau routier, de la commission administrative de l'Aviation Civile, du Conseil national de l'Air. Elle est représentée dans les conseils d'administration du CEREMA, de la SNCF et de la RATP, au Comité des partenaires du STIF, au Comité consultatif consommateurs-SNCF, au Comité de suivi des trains TET,...

Soucieuse de la protection du cadre de vie et de l'environnement, et groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports en faveur d'une politique réellement durable, économe d'espace et permettant une réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Cette politique vise une réduction du trafic automobile en ville, du trafic de camions sur longue distance et du trafic aérien sur courte distance. Elle implique que les modes les plus agressifs pour l'environnement paient ce qu'ils coûtent à la collectivité, afin d'enrayer leur extension, de financer les modes alternatifs, de favoriser un aménagement équilibré du territoire, de limiter l'étalement urbain et de maîtriser la demande de transport.

La FNAUT a publié plusieurs études sur le TGV :

- un premier bilan de la mise en service du TGV (1984, pour la SNCF) ;
- les nouvelles gares TGV (2008, pour la DATAR) (FNAUT Infos 167) ;
- les « perdants du TGV » (2011, pour la DATAR) (FNAUT Infos 199) ;
- les arguments des opposants aux LGV (2011, pour l'association VREGV) (FNAUT Infos 204) ;
- les arguments des opposants au Lyon-Turin (2013, pour l'association La Transalpine) ;
- les arguments des opposants au GPSO (2015, pour l'association Eurosud Transport).

Elle a publié également ses propositions pour un réseau optimal de lignes nouvelles (FNAUT Infos n°214, mai 2013 et Ville, Rail et Transports, 16 juillet 2013) et une analyse du rapport de la Cour des comptes sur le TGV (FNAUT Infos n°237, septembre 2015).

Résumé de l'étude

Introduction

Depuis plusieurs années, on observe une érosion du trafic TGV. Les explications généralement avancées pour expliquer ce phénomène sont variées : crise économique qui modère la mobilité et restreint le pouvoir d'achat ; hausse des péages ferroviaires et du coût de l'énergie, dérive des coûts d'exploitation et augmentation du taux de TVA entraînant une tarification trop élevée ; concurrence de l'avion low cost, de l'autocar et du covoiturage.

Face à cette dégradation du modèle économique du TGV, la SNCF envisage, selon sa pratique déjà appliquée aux TER, Intercités, trains de nuit, auto-trains et trains de fret, d'élaguer les services devenus non rentables, de concentrer l'utilisation du TGV sur les lignes à grande vitesse afin de limiter ses besoins futurs en matériel roulant, et de réduire certaines dessertes par TGV intersecteurs. Elle y est encouragée par la Cour des comptes.

La SNCF raisonne en termes d'économies de production à court terme, mais ne communique pas sur les pertes de trafic et de recettes induites par les suppressions de services et l'introduction de ruptures de charge systématiques. D'autre part, cette recherche de la rentabilité à l'échelle de l'entreprise ferroviaire risque de renforcer les effets pervers du TGV sur l'aménagement du territoire, mis en évidence par de nombreux géographes et économistes (section 1).

Le problème posé est donc l'antagonisme entre productivité accrue à court terme et aménagement du territoire :

- faut-il élaguer l'offre actuelle TGV non rentable , c'est-à-dire réduire les fréquences des dessertes, voire supprimer certaines dessertes ou certains arrêts, au risque de fragiliser l'ensemble du système ferroviaire voyageurs (après le fret) et de renforcer le rôle des métropoles au détriment du reste du territoire ?
- faut-il au contraire chercher à mieux rentabiliser l'offre actuelle tout en sauvegardant et en renforçant ses apports positifs à l'aménagement du territoire ?

Les atouts du TGV pour la protection de l'environnement sont également rappelés car il est à la mode de les sous-estimer. Ils sont particulièrement d'actualité au moment où s'ouvre la COP 21 et où la stratégie nationale bas-carbone impose, sur la période 2015-2028, une réduction des émissions du secteur des transports de 29%.

Le point de vue présenté dans cette étude

Notre étude s'insère dans une réflexion plus globale poursuivie par la FNAUT sur le rôle du rail dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement, intégrant les trois composantes indispensables aux voyageurs : TGV, Intercités et TER.

Si chacun ou presque souhaite un arrêt TGV près de son domicile, c'est d'abord parce qu'aucune autre offre ferroviaire attractive ne lui est proposée pour les déplacements à longue distance : sauf cas particuliers (Paris-Limoges et Paris-Clermont), les Intercités sont lents et le matériel est à bout de souffle, les TER interrégionaux sont rares.

Dans ces conditions, la FNAUT estime qu'une restriction de l'offre TGV serait contraire aux intérêts des voyageurs et pénalisantes pour les villes moyennes concernées, et qu'avant de réduire les dessertes existantes, il faut chercher à les valoriser afin d'améliorer leur fréquentation.

Sur les grandes dessertes radiales effectuées principalement sur LGV, l'offre est généralement performante : des améliorations (choix des arrêts, offre à bord des rames, simplification de la tarification, commercialisation) restent souhaitables, mais la vitesse et les fréquences sont élevées et assurent le succès commercial du TGV.

Par contre, les méthodes d'exploitation du TGV sont perfectibles dans deux cas :

- les services radiaux effectués, pour une part importante de leur parcours, sur des lignes classiques (section 2) ;
- et les liaisons assurées par des TGV intersecteurs (section 3).

Dans les deux cas, nous insistons sur l'intérêt de réduire le nombre des correspondances imposées aux voyageurs.

Les dessertes TGV sur lignes classiques

A partir d'observations effectuées dans le passé sur diverses dessertes TGV radiales et transversales lors d'électrifications de lignes classiques ou de mises en service de nouvelles LGV, nous montrons que les ruptures de charge ont une profonde influence sur le choix modal du voyageur.

La circulation du TGV hors LGV n'est donc pas une tolérance technique mais une nécessité commerciale. Elle permet au TGV de concurrencer l'avion, donc de réduire la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre. Nous proposons donc :

- de maintenir les dessertes existantes afin d'éviter l'introduction de ruptures de charge dissuasives pour les voyageurs ;
- de maintenir les arrêts actuels dans des villes moyennes, en particulier sur l'arc méditerranéen et en Bretagne ;
- de desservir, ou de mieux desservir, quelques localités supplémentaires présentant une possibilité intéressante d'achalandise du TGV, ce qui n'augmenterait pas de manière excessive des temps de parcours de bout en bout ;
- de renforcer les dessertes saisonnières de certaines stations touristiques ;
- de prolonger, ou même de raccourcir, quelques dessertes TGV sur lignes classiques ;
- de renforcer la qualité des correspondances entre le TGV et les transports régionaux et locaux, ferroviaires et routiers, afin d'élargir la zone d'attraction du TGV ;
- de mieux remplir les TGV sur les parcours terminaux en les ouvrant à la clientèle régionale du TER, sur le modèle d'Eurolines qui assure le remplissage de ses lignes internationales par du cabotage sur le territoire national.

Nous examinons également les possibilités :

- d'augmenter la fréquence de certaines dessertes par utilisation de rames TGV sécables ;

- d'accélérer le TGV sur les lignes classiques (ces possibilités sont cependant limitées à quelques itinéraires).

Enfin il faut s'interroger sur la pertinence de certaines offres Ouibus directement concurrentes du TGV, alors que l'offre routière doit être essentiellement complémentaire de l'offre ferroviaire.

Les TGV intersecteurs

Les relations TGV province-province, diamétrales et transversales, répondent à des besoins importants des voyageurs et de l'aménagement du territoire. Elles sont fragiles économiquement mais doivent être préservées et développées car *leur avenir sera conforté prochainement par la modernisation de la ligne Massy-Valenton et l'extension du réseau des LGV existantes vers Bordeaux, Rennes, Strasbourg et Montpellier (cette extension bénéficiera aussi aux circulations TGV sur lignes classiques terminales).*

Alors que les premiers TGV intersecteurs ont eu du succès dès leur lancement à la fin des années 1980, la SNCF estime que leur rentabilité est devenue insuffisante en dehors de l'axe Lille-Lyon-Marseille et, depuis 2009, envisage de réduire l'offre.

En nous basant sur une pré-étude réalisée par la FNAUT en 2010 sur l'exploitation des TGV dits « diamétraux » qui a mis en évidence des défauts (en particulier une desserte des villes intermédiaires assurée par « saupoudrage », ce qui en limite la fréquence), nous proposons au contraire d'exploiter ces relations TGV de manière plus rationnelle afin de les rendre plus attractives et de maximiser la clientèle :

- en améliorant les infrastructures (modernisation rapide de la ligne Massy-Valenton et aménagement d'une bonne correspondance avec Orly, création de raccordements entre LGV et réseau classique, déplacement de la gare TGV de Louvigny en Lorraine sur le site de Vandières accessible par TER depuis toute la Lorraine) ;
- en privilégiant les TGV intersecteurs dans l'offre tarifaire, ce qui suppose une réduction des péages ferroviaires imposés aux relations menacées ;
- en jouant davantage sur la fréquence des dessertes des villes intermédiaires (situées sur LGV ou lignes classiques) que sur la vitesse, qui n'intéresse qu'une part limitée de la clientèle car les performances de l'avion restent plus séduisantes que celle du TGV pour les voyageurs effectuant des trajets de bout en bout entre les villes origine et terminus ;
- en utilisant du matériel plus confortable et en introduisant des services à bord adaptés aux longs trajets ;
- en renforçant les possibilités de correspondances entre TGV intersecteurs et autres services voyageurs, Intercités et TER ;
- en créant de nouvelles gares en Ile-de-France pour améliorer la desserte par les TGV diamétraux ;
- en renforçant les pré et post-acheminements sur Roissy et Orly ;
- en développant les relations internationales ;
- en imposant une écotaxe sur vols aériens directement concurrents des services TGV ;

- en renforçant la lisibilité de l'offre, très déficiente aujourd'hui (circulations régulières au cours de l'année, arrêts systématiques, information du public sur les horaires et les correspondances, tarification simplifiée voire baisse des tarifs).

Ce dernier point est fondamental : *l'offre de TGV intersecteurs est très mal connue du public.*

Une taxation écologique des vols aériens intérieurs concurrents des services TGV doit être imposée par l'Etat. La FNAUT n'est pas favorable à la concurrence en open access pour l'exploitation des TGV, radiaux ou intersecteurs.

Conclusion

A court terme, le contexte n'est pas favorable au transport ferroviaire : faible prix du pétrole, ralentissement des investissements, inflation des coûts ferroviaires, défaitisme ferroviaire ambiant,...

Pour de nombreuses raisons démographiques, sociales, économiques et écologiques, il est cependant très vraisemblable que la demande de transport ferroviaire, de proximité mais aussi à longue distance, va augmenter fortement à l'avenir.

Il faut donc voir grand en matière d'offre ferroviaire : la SNCF doit donc abandonner sa politique malthusienne de régression de l'offre non rentable... aujourd'hui, donc renforcer et diversifier son offre, en particulier son offre TGV.

Face au schéma SNCF de régression de l'offre ferroviaire, il est impératif que le gouvernement impose un moratoire jusqu'à l'adoption du schéma national et des schémas régionaux de services ferroviaires prévus par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014.

Enfin un point essentiel de gouvernance doit être amélioré : l'absence de participation des parties prenantes concernées par les choix de la SNCF doit être corrigée par la création de comités de bassin analogues aux comités de lignes TER.

Sommaire

	Pages
Résumé	3
Sommaire	6
1. Le contexte	10
1.1 Un modèle économique dégradé	
1.2 Les intentions de la SNCF	
1.3 Les recommandations de la Cour des comptes	
1.4 Le TGV et l'aménagement du territoire	
1.5 Le TGV et l'environnement	
2. Le TGV sur lignes classiques	21
2.1 L'interopérabilité du TGV	
2.2 Les relations TGV utilisant des lignes classiques	
2.3 Le voyageur et les ruptures de charge	
2.4 Les points d'arrêt	
2.4.1 Trop d'arrêts ?	
2.4.2 De nouveaux arrêts ?	
2.4.3 Une extension des parcours sur lignes classiques ?	
2.5 Les correspondances	
2.5.1 Les correspondances TGV-TER	
2.5.2 Les correspondances TGV-transports locaux	
2.6 L'ouverture du TGV aux usagers du TER	
2.7 La concurrence de l'autocar	
2.8 Le matériel roulant	
2.9 L'accélération du TGV	
3. Les TGV intersecteurs ou province-province	45
3.1 Les TGV intersecteurs	
3.1.1 Les TGV diamétraux (passe-Paris)	
3.1.2 Les TGV transversaux (passe Ile-de-France)	
3.2 L'utilité des TGV	
3.2.1 Pour les voyageurs	
3.2.2 Pour l'aménagement du territoire	
3.2.3 Un succès commercial mitigé	
3.3 Les infrastructures	
3.3.1 Modernisation de la ligne Massy-Valenton	
3.3.2 Modernisation de lignes classiques et raccordements aux LGV	
3.3.3 De nouvelles LGV	
3.3.4 Les gares TGV existantes. De nouvelles gares ?	

- 3.4 L'exploitation
 - 3.4.1 L'information
 - 3.4.2 La tarification
 - 3.4.3 Les arrêts
 - 3.4.4 Les correspondances ferroviaires
 - 3.4.5 La desserte des aéroports
 - 3.4.6 De nouveaux TGV intersecteurs ?

4. Conclusion

86

Annexes

- A1 - L'obstacle de la dette ?
- A2 - Le choix tarifaire de la RENFE
- A3 - Les erreurs de la Cour des comptes
- A4 - Les perdants du TGV
- A5 - France et Allemagne : deux visions de la grande vitesse
- A6 - Les dessertes TGV de Commercy, Saint-Omer et Saumur
- A7 - La desserte TGV de Redon
- A8 - Correspondances TGV-TER : témoignages de voyageurs
- A9 - Communiqué de la FNAUT sur les TGV diamétraux (2010)
- A10 - La liaison TGV Luxembourg-Lyon
- A11 - Le projet de VFCEA
- A12- La desserte TGV d'Arras
- A13 - L'offre diamétrale en 2010

Horaires des dessertes TGV

<http://www.sncf.com/fr/trains/tgv/horaires-travaux-lignes>

Bibliographie

Ville, Rail et Transports, Objectif Rail, Chemins de Fer (revue de l'AFAC)

- Le rapport de la Cour des Comptes sur le TGV (2014)

<https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

- Michel Lebœuf, directeur des grands projets et de la prospective à SNCF Voyages :
« Grande vitesse ferroviaire », éditions du Cherche Midi, 2013.

- Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry (MPG), « Evaluation de la contribution du réseau TGV à la réduction des émissions de gaz à effet de serre », mars 2013. Ce rapport a été réalisé à la suggestion de la FNAUT et de RFF. On en trouvera un résumé dans FNAUT Infos n°214, mai 2013 et dans la revue Le Rail n°197, juin 2013.

Cette étude a été pilotée par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, avec la collaboration des membres du réseau Grande vitesse de la FNAUT. La section 3 est basée sur une étude préliminaire de Jean-Marie Tisseuil sur les TGV diamétraux.

La photo de la page de garde montre un TGV Brig-Lille à Sierre en janvier 2013, elle illustre la capacité du TGV à utiliser le réseau ferré classique... même à l'étranger, ainsi que la variété des liaisons TGV transversales (cette liaison a été expérimentée et n'existe plus).

1. Le contexte

1.1 Le modèle économique dégradé du TGV

Le TGV a longtemps été la « vache à lait » de la SNCF. La première LGV, Paris-Lyon, a été implantée sur l'axe ferroviaire le plus fréquenté de notre pays et sa rentabilité financière a atteint le taux exceptionnel de 15 % : l'investissement a été remboursé en une dizaine d'années seulement. Puis la rentabilité des LGV a régulièrement diminué au cours du temps pour plusieurs raisons.

Des axes moins rentables

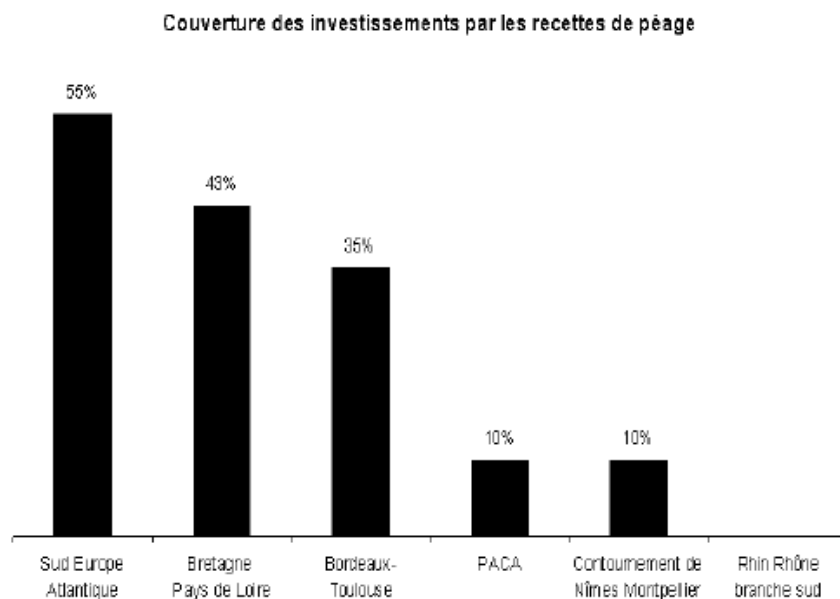
Les LGV récentes ont été implantées sur des axes moins fréquentés que les LGV anciennes, elles sont donc a priori plus difficiles à rentabiliser (le même phénomène a été observé pour les autoroutes, les plus rentables ont été construites les premières).

Les coûts de construction des LGV

Certaines LGV ont traversé des zones plus densément peuplées (habitat diffus). Les exigences environnementales croissantes ont augmenté les coûts de construction.

L'endettement

Les difficultés budgétaires rencontrées par l'Etat et les collectivités territoriales ont limité le montant des contributions publiques à la construction des LGV récentes, d'où un fort endettement de RFF et des frais financiers élevés (c'est du moins la thèse officielle, contestée par Denis Huneau, pour qui la dette est essentiellement une dette liée aux déficits d'exploitation et non une dette d'infrastructure – voir Les Echos, 29 juin 2014, et annexe A1). Le diagramme ci-dessous, extrait du rapport Mariton de 2011, explicite le besoin de financement public des LGV.



La hausse des péages

Par suite, le montant des péages a fortement augmenté (de 41 % entre 2008 et 2013, soit + 8,5 % par an), il représente aujourd'hui 37 % des coûts d'exploitation.

La dérive des coûts de production

En l'absence d'ouverture du rail à la concurrence dans le secteur voyageurs, les coûts de production du système ferroviaire (maintenance du réseau et coûts d'exploitation) ne sont pas maîtrisés et augmentent nettement plus vite que l'inflation : + 6,2 % par an sur la période 2002-2009. La masse salariale de la SNCF croît alors que les effectifs diminuent. La SNCF subit aussi la hausse du prix de l'électricité.

La hausse du prix des billets

Le prix des billets TGV est devenu dissuasif pour une partie de la clientèle. On voit même des entreprises imposer à leurs cadres de voyager en seconde classe.

Une concurrence renforcée

Alors que le prix du TGV pour le voyageur a augmenté, la concurrence s'exerçant sur le TGV s'est développée et diversifiée : avion à bas coût (Easyjet vient d'annoncer un renforcement de son offre d'environ 10 %, une concurrence qui menace en particulier les TGV intersecteurs)), covoiturage facilité par internet, autocar sur longue distance et, de manière encore marginale, location de voitures entre particuliers.

La concurrence train-autocar, encore marginale, va s'accroître avec la libéralisation du transport par car actée par la loi Macron, qui affaiblira le train là où il est performant et le fera disparaître là où il est déjà fragilisé. A noter que la SNCF elle-même contribue à concurrencer le TGV en développant son offre routière iDBus (Ouibus aujourd'hui).

A court terme, **la chute du prix du pétrole** et, par suite, de celui des carburants routiers et aérien est un autre facteur défavorable à l'usage du transport ferroviaire. Les prévisions à moyen terme (5-10 ans) sont variées et peu fiables.

A tous ces phénomènes s'ajoute **la crise économique et la baisse du pouvoir d'achat**, qui restreignent la mobilité professionnelle et personnelle, la **hausse du taux de TVA** sur les transports publics, porté de 5,5 % à 7 % sous le gouvernement Fillon, puis de 7 à 10 % depuis le 1^{er} janvier 2014, enfin **une dégradation de la qualité de service** qui affecte l'ensemble des services ferroviaires, y compris le TGV (incidents techniques, baisse de la ponctualité).

Trafic stagnant, modèle contesté

Il en résulte de tous les phénomènes rappelés ci-dessus une stagnation, et plus récemment une érosion, du volume de la clientèle et donc des recettes, au point que le modèle économique du TGV est aujourd'hui fragilisé et que de nombreux rapports (Mariton, Nègre, Bianco), la commission Mobilité 21, la Cour des comptes,... remettent en question la construction de nouvelles LGV.

C'est aussi le cas d'économistes (Rémy Prud'homme, Yves Crozet), de journalistes (Vincent Doumayrou, Marc Fressoz), de laboratoires d'idées (Terra Nova, fondation Jean Jaurès), d'associations environnementalistes (FNE, Amis de la Terre) et de partis politiques (EELV, Front de gauche).

Le nombre de clients du TGV est ainsi passé de 127,5 millions en 2012 à 126,9 millions en 2013, soit une baisse de 0,5%. Depuis cinq ans, le nombre de clients a augmenté de seulement de 1,1% sur le territoire français contre 20,7% sur les lignes internationales (essentiellement Eurostar vers Londres et Thalys vers Amsterdam et Cologne). Il faut noter cependant la forte hausse (+ 5 %) du trafic au cours de l'été 2015, mais avec une baisse du prix moyen des billets vendus.

Selon Philippe Jacqué (le Monde du 6 janvier 2015), « le TGV est vulnérable, à bout de souffle, dans une impasse économique, il devient un produit de luxe de moins en moins rentable ; sa fréquentation s'effrite ; sa marge opérationnelle s'est effondrée de 21-29 % dans les années 2002-2008 à 12 % aujourd'hui ».

1.2 Les intentions de la SNCF

Dans ce contexte défavorable, la SNCF estime qu'au moins 20 % des liaisons TGV sont devenues non rentables et que l'exploitation de la LGV Tours-Bordeaux (SEA) sera déficitaire en raison du niveau trop élevé des péages.

Confrontée à cette baisse de rentabilité du TGV, la SNCF cherche à optimiser financièrement l'exploitation du TGV en élaguant l'offre la moins rentable. L'enjeu pour la SNCF est d'augmenter la productivité des rames TGV en limitant les parcours effectués sur les lignes classiques à vitesse ordinaire et donc de réduire le nombre de rames à commander pour le renouvellement de son parc.

Elle a déjà supprimé certaines dessertes radiales peu fréquentées (Saint-Omer, Saumur, Commercy), qui étaient conventionnées, et souhaite limiter la circulation des TGV hors LGV en remplaçant des dessertes de bouts de lignes déficitaires par des dessertes TER en correspondances, alors même que les dessertes TGV, aujourd'hui, mettent bien en 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.

La SNCF a également annoncé, dès la fin 2009, qu'elle envisageait de supprimer certains TGV province-province, en particulier ceux qui relient Strasbourg à Lille, Rennes, Nantes et Bordeaux. Mais cette intention a soulevé un tollé et la SNCF y a renoncé, au moins provisoirement : seule la relation Normandie-Roissy-Strasbourg a disparu.

Elle a également renoncé à supprimer les dessertes directes d'Epinal-Remiremont et de Saint-Dié, mises en place dans le cadre d'une négociation entre l'Etat et les collectivités territoriales ayant cofinancé la LGV Est. Mais elle envisage toujours de réduire les dessertes TGV sur lignes classiques et province-province. Plus récemment, elle a essayé, semble-t-il, de

réduire la desserte directe Paris – Saint-Etienne, alors que l’agglomération de Saint-Etienne rassemble 390 000 habitants.

Dépassée par l’évolution de ses coûts de production, qui augmentent beaucoup plus vite que l’inflation et entraînent une hausse continue de ses tarifs, la SNCF ne résout pas le problème en s’attaquant aux causes de cette dérive.

Elle analyse la baisse de la clientèle comme résultant seulement d’une baisse du pouvoir d’achat des ménages et réagit par des initiatives commerciales nombreuses qui diversifient son offre (nouveaux TGV low-cost, campagne de petits prix disponibles 6 mois avant le départ) pour conserver sa clientèle. Si cette démarche permet à la SNCF de retenir en partie la frange la plus volatile de sa clientèle, elle présente cependant trois effets pervers :

- ne concernant pas tous les territoires, elle est source de discriminations ;
- cette accumulation d’initiatives rend l’offre ferroviaire de plus en plus illisible pour le voyageur ; « on n’y comprend plus rien », disent les voyageurs ;
- enfin elle entraîne une perte de recettes par une réduction du coût moyen à la place, qui l’oblige à maintenir des tarifs élevés sur les TGV « ordinaires ».

Compte tenu de la sensibilité croissante du voyageur au prix du billet, la SNCF devrait s’inspirer de l’expérience espagnole récente (annexe A2) : une baisse générale des tarifs ne s’adresserait pas à des clientèles particulières mais concernerait l’ensemble des voyageurs. Elle constituerait un message fort susceptible de corriger l’image de plus en plus répandue du « train trop cher ».

L’exemple de la relation Paris-Arras

Un article récent du Courrier Picard (septembre 2015) illustre les difficultés techniques et financières auxquelles la SNCF est confrontée.

Le TGV Paris-Arras aujourd’hui menacé est celui de 18 h 22. Le problème est très compliqué. Les Picards, qui ont déjà « raflé » le sillon de 17 h 22 l’an passé, estiment que celui de 18 h 22 constitue leur seule chance de désengorger efficacement les lignes TER Paris-Creil-Saint-Quentin (TER de 18 h 34) et Paris-Creil-Compiègne (TER de 18 h 37), totalement saturées. À la Région Picardie, on met notamment en avant le fait que l’on ne comptabilise que 6 000 voyageurs par jour sur l’axe Paris-Arras, quand il y en a 24 000 sur les liaisons Paris-Creil-Amiens ou Saint-Quentin.

Les élus d’Arras déplorent le fait qu’il n’existe déjà plus que 11 allers-retours quotidiens Paris-Arras contre 33 (*un chiffre manifestement exagéré*) en 1993, pensent que ce n’est pas tant la saturation des TER Picards qui intéresse la SNCF, mais davantage la question de la rentabilité de ses TGV. Et surtout, il y a les usagers de la ligne Paris-Arras (gare par laquelle transitent aussi des navetteurs travaillant dans la capitale mais habitant Lens, Béthune, Hazebrouck et même Dunkerque), qui s’inquiètent de voir l’offre encore et toujours s’amoinrir. Si le 18 h 22 disparaissait, les TGV Paris-Arras-Dunkerque de 16 h 52 et 17 h 52 seraient, la SNCF l’a proposé, certes renforcés. Mais tout le monde, loin de là, n’a pas fini sa journée de travail à ces heures-là. Et prendre un train plus tard anéantirait tout espoir d’une vie familiale équilibrée. « Ça peut en effet remettre en cause le fait que nous habitions Arras », glisse un habitué du 18 h 22.

1.3 Les recommandations de la Cour des comptes

Dans son rapport d'octobre 2014 intitulé « la grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence », la Cour des comptes présente des recommandations qui rejoignent largement les intentions et premières décisions de la SNCF. Ce rapport doit cependant être abordé avec la plus grande prudence. La Cour commet en effet une multitude d'oublis et d'erreurs factuelles, et se base sur des hypothèses irréalistes et des comparaisons infondées (voir l'article de Jean Sivardière publié dans Ville, Rail et Transports, décembre 2014, et l'annexe A3).

La Cour propose ainsi de « restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons de LGV et le nombre de dessertes TGV sur les voies classiques et extrémités de lignes, en ne conservant que celles qui sont justifiées par un large bassin de population. Tous les modèles étrangers qui dégagent une bonne rentabilité sont fondés sur ces concepts ». « Les arrêts fréquents sur LGV font disparaître l'avantage lié à la grande vitesse, et affectent la rotation des rames, qui constitue un élément important de rentabilité ».

Selon la Cour, « le nombre de points desservis par le TGV, 230, est très supérieur à tout ce qui existe dans les pays exploitant la grande vitesse ferroviaire, de sorte que les rames circulent une bonne partie de leur temps sur le réseau classique à une vitesse et avec un taux d'occupation réduits ».

Comme nous le verrons dans les sections 2.1 et 2.3, les affirmations de la Cour ne correspondent pas à la réalité : en affirmant que le TGV ne doit rouler que sur des LGV, la Cour le confond avec l'Aérotrain ou le Maglev qui ne peuvent circuler que sur une infrastructure dédiée ; et le nombre de gares desservies actuellement par le TGV n'a rien d'extravagant.

La Cour des comptes critique avec clairvoyance les gares nouvelles implantées sur les LGV sans connexion avec le TER mais, curieusement, elle recommande des suppressions d'arrêts du TGV sur les lignes classiques tout en affirmant : « ce n'est qu'à travers une bonne articulation avec les autres dessertes, nationales et locales, que la grande vitesse est réellement au service du plus grand nombre ».

Le risque d'un réseau noyau

Un réseau TGV « Guillaumat » réduit aux LGV et à quelques prolongements par des lignes classiques, n'est ni judicieux commercialement, ni acceptable pour la desserte des territoires.

En février 1978 était publié le rapport Guillaumat, qui recommandait une concentration des circulations ferroviaires sur un réseau noyau de quelques grandes lignes radiales. Ce réseau squelettique est analogue au réseau envisagé, au début des années 1970, par le ministère des Transports, les seuls maillages subsistant dans ce projet étant la transversale nord Dunkerque-Strasbourg et la transversale sud Bayonne-Toulouse-Narbonne.



1.4 Le TGV et l'aménagement du territoire

Les recommandations de la Cour des comptes sont basées sur une vision essentiellement financière de la politique ferroviaire, il en est d'ailleurs de même quand elle traite du TER ou des trains Intercités. Comme les intentions de la SNCF, elles vont dans le sens d'une concentration des dessertes TGV sur les grands axes reliant Paris aux métropoles de province, sans souci d'aménagement du territoire.

D'autres acteurs (géographes, associations, écologistes, élus régionaux) mettent au contraire en garde contre une métropolisation excessive qui se traduit par une disparition de services publics dans les villes moyennes et les zones rurales, et l'apparition progressive d'une « fracture territoriale ».

L'effet tunnel

Le TGV favorise avant tout les villes-terminus, voire quelques grandes villes intermédiaires offrant une population suffisante et des opportunités de développement (Poitiers et son futuroscope, Avignon et son festival). Mais les villes moyennes situées dans les interstices n'en retirent généralement pas de grands avantages, elles sont même défavorisées par rapport aux grosses agglomérations en raison de dessertes moins fréquentes. Déjà, en 1993, Bonnafois, Plassard et Vulin avaient décrit cet « effet tunnel ».

François Plassard, chercheur au LET, 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 ».

En 1991, le géographe **Etienne Auphan** critiquait « la singerie de l'avion » par la SNCF, selon lui « incompatible avec l'exploitation traditionnelle d'un réseau ferré reposant principalement sur des échanges entre mailles, alors que le système TGV implique un fonctionnement sous forme de liaisons disposées de façon arborescente ». De même, en 1993, **Pierre Zembri** écrivait : « le TGV ne rapproche que les grands pôles les uns des autres, et il renforce avant tout l'attraction parisienne ».

Selon l'économiste **Yves Crozet**, « les économistes expliquent depuis longtemps que les infrastructures de transport ont surtout pour objet de "déménager le territoire". Elles n'homogénéisent pas les territoires mais renforcent les pôles. Elles réorganisent la répartition géographique des activités mais ne les créent pas. Dans les zones rurales, les infrastructures et toute amélioration d'un service de transport, y compris ferroviaire, ont des effets ambivalents. Si la localisation des ménages se diffuse grâce aux infrastructures, celle des entreprises se concentre sur les grands axes et les pôles régionaux. »

Corinne Blanquart, maître de conférence à l'université de Reims, dans un rapport publié début juillet 2011, confirme qu'une desserte TGV profite aux grandes métropoles au détriment des villes moyennes, elle affirme qu'il n'y a pas d'effet d'emploi notable suscité par une desserte LGV mais au mieux une relocalisation des emplois tertiaires du territoire à proximité des gares desservies. : « les LGV ont tendance à réduire le nombre de trains régionaux à longue distance, avec des arrêts fréquents, qui jouent un rôle important en renforçant les liens régionaux, et de ce fait réduisent les transports interurbains ».

Selon le **CGDD**, la concentration des sièges sociaux et des centres de décision, la centralité et l'accessibilité de l'Île-de-France par le réseau de transport ferroviaire font qu'environ 27 % des voyages professionnels au départ de la province sont à destination de l'Île-de-France. Source : « La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », La Revue du CGDD, décembre 2010.

La **Cour des Comptes** elle-même, tout en faisant des recommandations qui accentueraient les effets pervers du TGV, reconnaît qu'il joue un rôle « ambivalent » sur l'aménagement du territoire : « la grande vitesse à la française n'est pas compatible avec de fréquents arrêts, telle est la contradiction du modèle français avec les politiques d'égalité des territoires, les LGV ayant un effet polarisant au profit des grandes agglomérations qu'elles desservent. La structure du réseau, en étoile autour de la capitale, est seule apte à rentabiliser le TGV ».

Alors que l'effet tunnel est inhérent au TGV, les impacts sur le réseau classique dépendent de la politique commerciale de la SNCF et de la politique des transports de l'Etat.

L'assèchement des lignes classiques

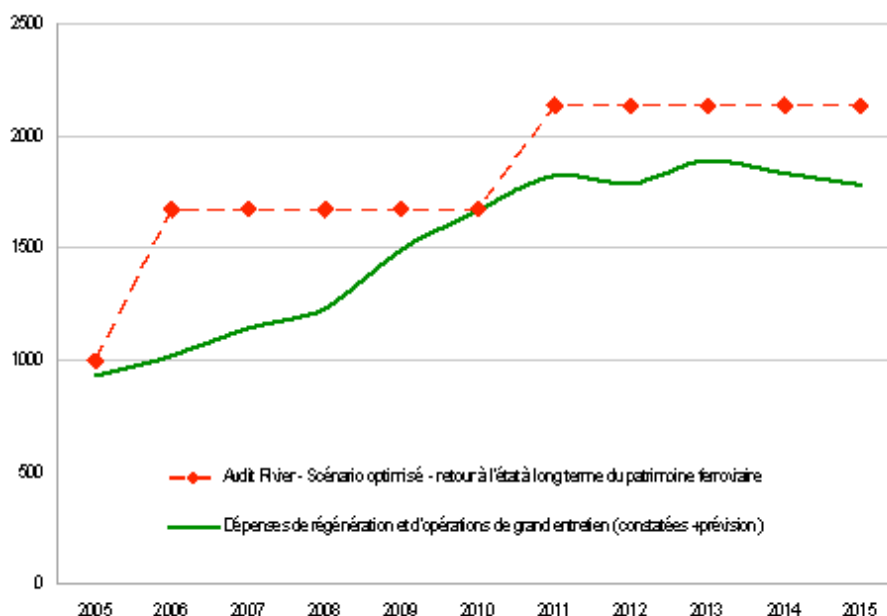
Comme nous l'avons montré en 2011 dans notre étude pour la DATAR sur « les perdants du TGV » (voir annexe A4), la desserte des villes moyennes a souvent régressé à l'arrivée du TGV : la SNCF a supprimé les trains Intercités sur les lignes classiques doublées par une LGV.

Les LGV Est et Rhin-Rhône ont ainsi asséché les lignes classiques Paris-Strasbourg, Paris-Troyes-Belfort et la ligne du Revermont Besançon-Lons le Saunier-Lyon. La SNCF a asséché d'autres lignes classiques en incitant les voyageurs à se rabattre sur des TGV passant par Paris, par exemple entre Lyon et Nantes, ou entre Clermont-Ferrand et Marseille au détriment de la ligne des Cévennes.

Sur certaines relations à longue distance, 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 tri-hebdomadaire, est passé à la trappe dans le courant de la dernière décennie.

La dégradation du réseau classique

Par ailleurs, la priorité donnée au TGV dans les années 1980-1990 est généralement considérée (en partie à tort) comme étant à l'origine de la dégradation du réseau ferré classique. La FNAUT avait dénoncé la persistance d'une maintenance déficiente du réseau classique et d'un sous-investissement.



La dégradation inquiétante du réseau classique a été confirmée par un audit de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) en 2005. Les conclusions du rapport Rivier-Putallaz, et celles du rapport Putallaz-Tzieropoulos publié en 2012, sont désormais admises par tous, et ont suscité une réaction salutaire de l'Etat et de RFF. Mais le vieillissement du réseau n'est encore que partiellement enrayé malgré les très importants investissements de régénération en cours (environ 2,5 milliards d'euros par an sont investis par RFF), inférieurs cependant à ceux qui ont été recommandés par le rapport Rivier-Putallaz.

L'état du réseau classique amène aujourd'hui la SNCF à réduire la vitesse des trains sur plus de 1 500 km de lignes afin de maintenir la sécurité. Certaines lignes peu fréquentées sont

même fermées au trafic voyageurs en raison du coût trop élevé de leur régénération, ce qui conduit à la disparition de relations Intercités telles que Lyon-Bordeaux par Brive.

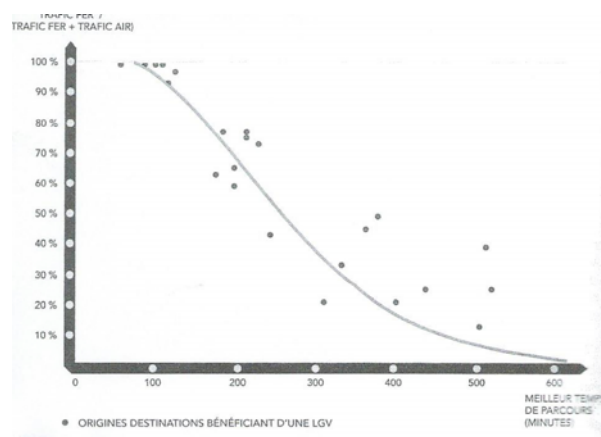
Cependant, plusieurs faits importants ont permis au TGV de jouer un rôle très positif dans l'aménagement du territoire :

- l'interopérabilité, c'est-à-dire la possibilité de faire circuler le TGV aussi bien sur des lignes nouvelles à grande vitesse que sur des lignes classiques électrifiées, d'où la mise en service de relations directes Paris-Grenoble/Chambéry, Paris-Brest/Quimper,... ;
- la modernisation et l'électrification de nombreuses lignes classiques pour exploiter cette interopérabilité, opérations dont ont bénéficié les trains TER et Intercités ;
- la désaturation de lignes classiques au bénéfice des trains classiques et des trains de fret ;
- la construction de l'interconnexion des LGV en région parisienne, d'où la mise en service de TGV intersecteurs diamétraux dont beaucoup desservent l'aéroport de Roissy, et la création ultérieure de TGV transversaux (ne traversant pas l'Ile-de-France).

1.5 Le TGV et l'environnement

- Le TGV est un excellent concurrent de l'avion. Si la durée du parcours ferroviaire est inférieure à 3 heures, l'avion est marginalisé, mais l'expérience montre que l'avion est sérieusement concurrencé à partir d'une durée de 4h30 : le « seuil critique » des 3 heures est un mythe, **la part de marché du rail diminue de façon très progressive quand la durée du trajet augmente** selon une courbe statistiquement établie sur la base des résultats constatés sur des dizaines de relations en France, Allemagne, Italie, Espagne et Japon.

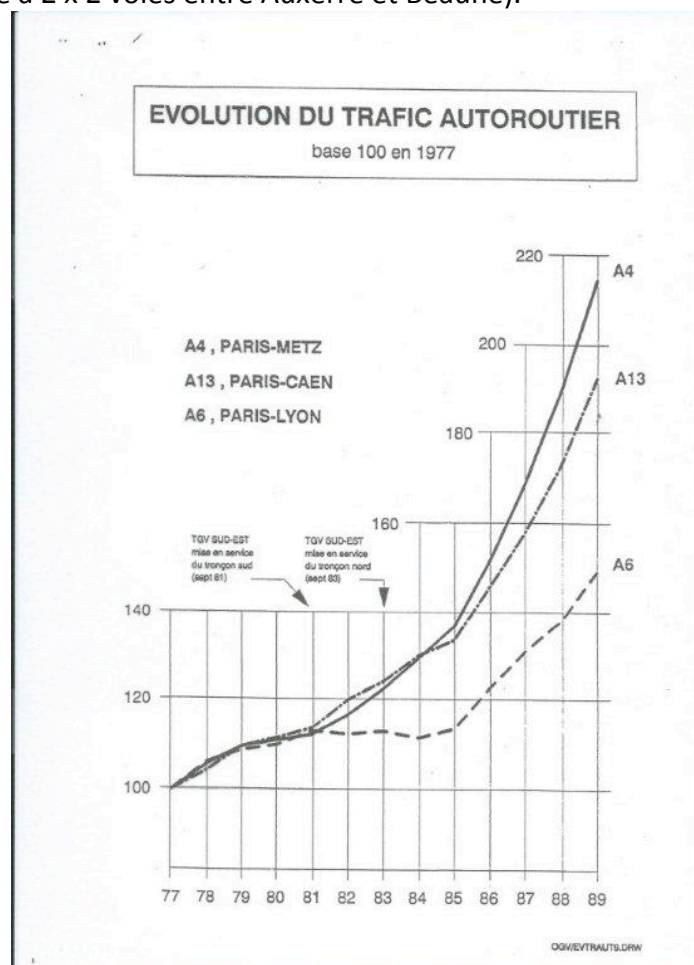
Plus précisément, si le trajet dure 3h, le TGV capte 65 % à 75 % du trafic avion + train ; si le trajet dure 4h, le TGV capte encore, en moyenne, entre 45 % et 55 % du marché; si le trajet dure 5h, il conserve entre 25 % et 30 % de ce marché. Ainsi, avant la mise en service de la LGV Méditerranée, le TGV reliait Paris à Marseille en 4h20 et sa part du marché train + avion était déjà de 40 % ; elle est aujourd'hui de 70 % pour un trajet effectué en 3h-3h20 suivant le nombre d'arrêts.



- Contrairement à ce qui est souvent affirmé, le TGV concurrence aussi la voiture sur les trajets à moyenne distance. Cet impact du TGV est moins évident que son impact spectaculaire sur l'avion, et généralement sous-estimé car le trafic routier est plus diffus que le trafic aérien. Mais il est clair que le TGV a concurrencé efficacement la voiture sur diverses relations à moyenne distance : Paris-Lille, Paris-Nancy, Paris-Dijon, Lyon-Marseille,...

Le diagramme ci-dessous démontre de manière incontestable le fait généralement méconnu que le TGV concurrence aussi la voiture. Très pédagogique, il illustre simultanément l'influence de la performance des infrastructures et celle de la tarification sur le partage modal du trafic (source SNCF).

Jusqu'en 1981, le trafic croît 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 A6 alors qu'elle se poursuit, par exemple, sur l'A13 Paris-Caen et l'A4 Paris-Metz. Après le contre-choc pétrolier de 1986, qui provoque une forte baisse du prix des carburants routiers, la croissance du trafic s'accélère : elle 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. La stabilisation du trafic automobile sur l'A6 entre 1981 et 1986 est d'autant plus frappante que seule une partie de ce trafic s'effectue de bout en bout entre l'Île-de-France et la région lyonnaise et est donc soumis à la concurrence du TGV, le trafic de cabotage ne l'étant pas du tout. Par la suite, la mise à 2 x 3 voies de l'A6 de bout en bout, envisagée initialement, n'a jamais vu le jour (l'A6 est restée à 2 x 2 voies entre Auxerre et Beaune).



Le rôle du TGV pour provoquer des transferts modaux vertueux est particulièrement important aujourd'hui puisque, selon la stratégie nationale bas-carbone, sur la période 2015-2028, la réduction des émissions du secteur des transports est fixée à 29%.

- Les émissions de gaz à effet de serre des transports de voyageurs ont été précisées récemment par Jacques Pavaux (voir le rapport MPG) : elles sont respectivement (en tenant compte de l'entretien des infrastructures) de 255, 114 et 7 g_{éq}CO₂ par voyageur.km pour l'avion court-courrier, la voiture et le TGV.

Les émissions de l'avion sont deux fois plus élevées que celles due à la seule émission de CO₂ (un phénomène soigneusement occulté par le lobby aérien ... et généralement ignoré des écologistes), en raison des phénomènes induits par le vol en haute altitude : émissions d'oxydes d'azote, de sulfates et de suies, traînées de condensation, formation de cirrus

- L'actualité récente a démontré que la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre par les voitures sont très inférieures aux résultats annoncés par les constructeurs, français et étrangers.

Dans la suite de cette étude, il est proposé de renforcer les atouts du TGV pour l'aménagement du territoire et l'environnement en optimisant l'exploitation du TGV sur les lignes classiques et celle des TGV intersecteurs.

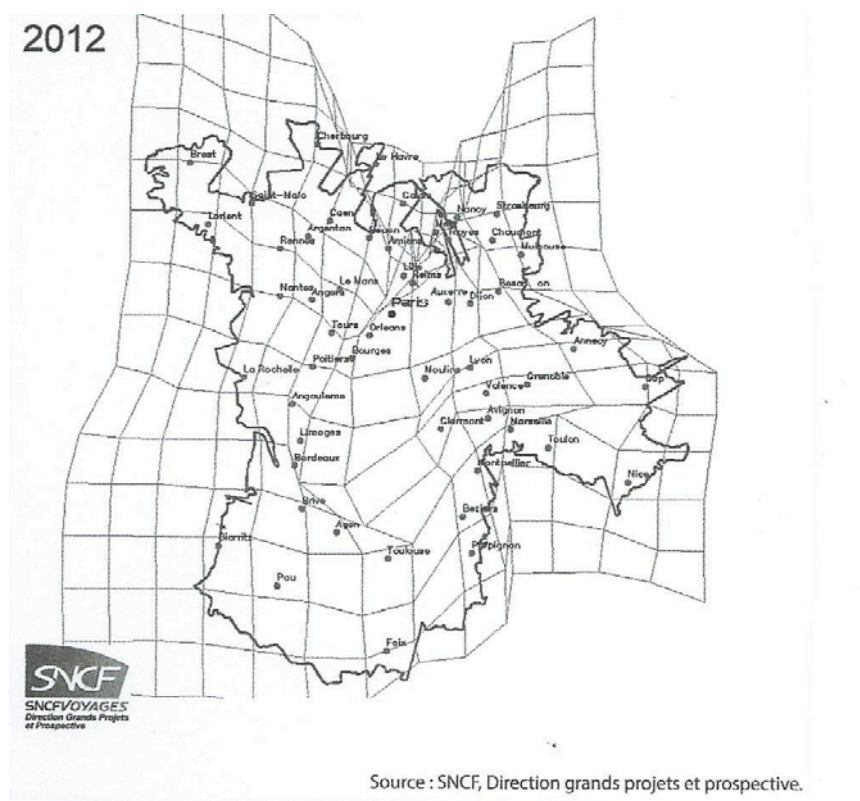
2. Le TGV sur lignes classiques

2.1 L'interopérabilité du TGV

Au début des années 1970, le **TGV** a été judicieusement préféré à l'**aérotrain** pour une raison fondamentale : son interopérabilité, c'est-à-dire sa capacité à circuler aussi bien sur des LGV que sur des lignes classiques, françaises ou étrangères, de même écartement standard (d'où, autre avantage important, la possibilité de phaser la construction des LGV), alors que l'aérotrain avait besoin d'une infrastructure dédiée et ne pouvait par suite pénétrer dans le centre des villes, et n'était pas phasable.

Malgré l'obligation de conserver le gabarit existant, cette interopérabilité a beaucoup contribué au succès commercial du TGV face à l'avion et à la voiture. Le TGV a pu en effet, sans investissement nouveau, irriguer l'ensemble du territoire au-delà des LGV, pénétrer au cœur des villes pour desservir les gares centrales existantes et permettre ainsi des correspondances aisées avec les autres trains et les transports publics de proximité pour des parcours amont ou aval. En ce sens, la notion de « réseau à deux vitesses » est partiellement erronée : en gros, le TGV circule autant sur le réseau classique que sur les LGV.

L'interopérabilité a permis en particulier de rapprocher de Paris les Alpes du Nord, la Côte d'Azur, le Languedoc, la Bretagne et la Côte atlantique jusqu'à Bordeaux – comme le montre la carte anamorphose ci-dessous - malgré le faible kilométrage du réseau des LGV, inférieur d'un facteur 6 à celui du réseau autoroutier.



En 1938, 50 % du territoire étaient accessibles depuis Paris en moins de 5 heures ; en 1980, 75 % (et la France entière en 10 heures à l'exception de Menton et Perpignan) ; aujourd'hui environ 90 %, grâce à la construction des LGV mais aussi à l'interopérabilité du TGV : font exception la région Midi-Pyrénées, le sud de l'Aquitaine et de l'Auvergne, Menton et Perpignan ; 80 % du territoire est accessible en 4 heures (65 % en 1980), 75 % en 3 heures (50 % en 1980).

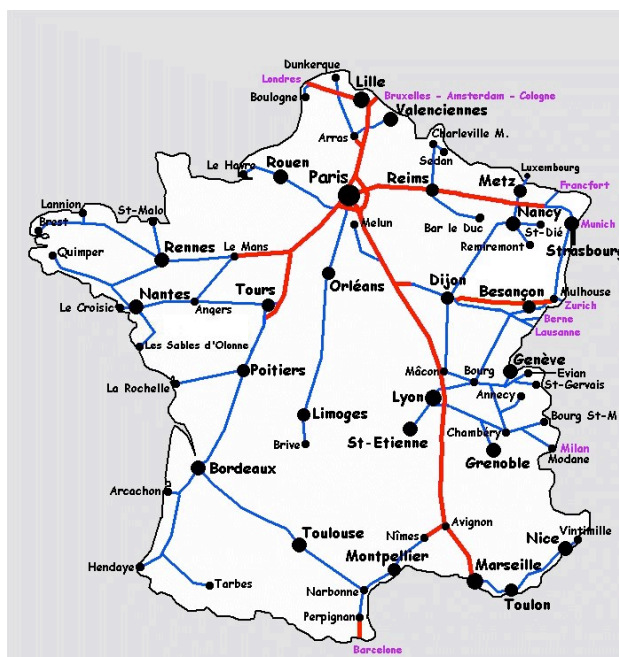
L'interopérabilité du TGV a permis sa mise en service dès 1981, alors que la construction de la seule partie sud de la LGV Paris-Lyon (Lyon – Saint-Florentin) était terminée. L'utilisation partielle de la ligne PLM a duré jusqu'en 1983.

L'interopérabilité a facilité la création des TGV intersecteurs, qui a contribué elle aussi à élargir, entre 1980 et 2012, la part du territoire accessible en moins de 5 heures depuis les grandes villes de province : dans le cas de Lille, cette part est passée de 35 % à 75 % ; dans le cas de Lyon, elle est passée de 55 % à 80 %.

L'élargissement du territoire influencé par le TGV (*malgré un faible kilométrage de LGV*, environ 1 850 km en 2007, après l'ouverture de la LGV Est, soit moins de 10 % du réseau voyageurs) grâce à son interopérabilité explique en partie que la croissance du trafic aérien intérieur a été limitée à 12 % entre 1991 et 2007.

Ce trafic a augmenté au contraire de près de 80 % en Allemagne au cours de la même période bien que la géographie de la France soit plus favorable à l'avion que celle de l'Allemagne. Source : Michel Leboeuf, Grande vitesse ferroviaire, 2013.

La carte ci-dessous (<http://leportailferroviaire.free.fr/tgv/>), qui date de la fin 2011 et restera valable jusqu'en 2016-2017, met bien en évidence l'importance des lignes classiques utilisées par les TGV (radiaux et transversaux) par rapport aux LGV qui lui sont dédiées (voir aussi la carte C1). Dans la suite de cette section 2, ce sont essentiellement les TGV radiaux qui sont considérés.



L'interopérabilité dans les pays étrangers

En Espagne et au Japon, contrairement à ce qu'affirme la Cour des comptes, on a compris l'intérêt de l'interopérabilité des trains à grande vitesse : ces trains circulent aussi sur des lignes classiques. En Espagne, des matériels à écartement variable (CAF et Talgo) roulent couramment sur LGV à écartement standard puis sur des lignes conventionnelles à écartement large. Au Japon, ce principe a exigé une modification de l'écartement des voies métriques concernées : le matériel Shinkansen roule ainsi, à des vitesses comprises entre 80 et 130 km/h, sur les lignes Fukushima-Shinjo (149 km) et Morioka-Akita (127 km).

En Italie et en Espagne, l'exploitation des trains à grande vitesse ressemble à celle du TGV en France, ces trains circulant principalement sur des LGV continues de plusieurs centaines de km avec très peu d'arrêts intermédiaires. En Grande-Bretagne, il est prévu que les trains utilisant la future LGV HS2 Londres-Birmingham continuent vers le nord de l'Angleterre et l'Ecosse sur les lignes existantes.

En Allemagne, l'exploitation de l'ICE, interopérable comme le TGV, diffère profondément de celle du TGV car on y a construit beaucoup moins de LGV qu'en France.

Le réseau à grande vitesse y est constitué de deux types de lignes, d'une part les lignes nouvelles dites NBS (Neubaustrecken) qui sont l'équivalent des LGV françaises, d'autre part les lignes classiques rendues aptes à la grande vitesse, dites ABS (Ausbaustrecken), telles que Berlin-Hambourg ou Cologne-Düren (Aix-la-Chapelle). Ces dernières peuvent être parcourues à des vitesses élevées (respectivement 230 km/h et 250 km/h pour les exemples cités), tout en supportant un trafic voyageurs de type TER ou fret.

Entre Berlin et Francfort (575 km), l'ICE est lent car il emprunte des lignes existantes sur un tiers du parcours et doit marquer 6 ou 7 arrêts intermédiaires pour assurer son remplissage, ce qui dégrade encore ses performances, si bien que le trajet de bout en bout dure au minimum 4h10. Conséquence logique : la part du marché train + avion captée par l'ICE est, malgré une fréquence élevée, inférieure à 30 %. A titre d'information, nous reproduisons en annexe A5 un article très instructif de Gérard Mathieu qui décrit la situation allemande.

2.2 Les relations TGV utilisant des lignes classiques

Les localités, françaises et étrangères, desservies par des TGV radiaux et transversaux utilisant des lignes classiques sur leur parcours terminal sont nombreuses.

- Au-delà de Belfort : Mulhouse puis Freiburg ou Bâle puis Zurich ou Berne-Olten-Interlaken.
- Au-delà d'Aisy : Montbard, Dijon puis Beaune - Chalon-sur-Saône ou Dole-Mouchard-Frasne puis Pontarlier-Neuchâtel ou Vallorbe-Lausanne.
- Au-delà de Mâcon-TGV : Bourg-en-Bresse - Nurioux (TER pour Oyonnax) - Bellegarde, puis Genève ou Annemasse puis Thonon-Evian ou Cluses - Sallanches - Saint-Gervais.
- Au-delà de Lyon : Saint-Etienne ou Grenoble ou Chambéry puis Aix-Annecy ou Albertville et les stations de Tarentaise jusqu'à Bourg-Saint-Maurice ou les stations de Maurienne jusqu'à Modane, Bardonnèche, Oulx, Turin, Vercelli, Novara et Milan.
- Au-delà de Valence Ville : Montélimar, Orange, Avignon Centre, Arles, Miramas.

- Au-delà de Marseille : Toulon puis Hyères ou Les Arcs-Draguignan, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice (au-delà de Nice, certains TGV desservent Monaco, Menton et Vintimille).
- Au-delà de Montpellier : Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Perpignan, Figueres, Gironne, Barcelone.
- Au-delà de Bordeaux : Fagnac-La Teste-Arcachon ou Morcenx-Dax puis Bayonne-Biarritz-Saint Jean de Luz-Hendaye-Irun ou Orthez-Pau-Coarraze-Lourdes-Tarbes ou Marmande-Agen-Montauban-Toulouse.
- Au-delà de Poitiers : Niort-Surgères-La Rochelle.
- Au-delà du Mans : Sablé-Angers-Ancenis-Nantes-Saint Nazaire-Pornichet-La Baule-Le Pouliguen-Le Croisic ou Laval-Vitré-Rennes puis Redon-Questembert-Vannes-Auray-Hennebont-Lorient-Quimperlé-Rosporden-Quimper ou Lamballe-Saint Briec-Guingamp-Plouaret-Morlaix-Landerneau-Brest ou Dol-Saint Malo.
- Au-delà de Massy : Mantes-Rouen-Le Havre.
- Au delà d'Arras : Lens-Béthune-Hazebrouck-Dunkerque ou Douai-Valenciennes.
- Au-delà de Lille : Mons-Charleroi-Namur-Liège (relation récemment supprimée par Thalys).
- Au delà de Reims : Rethel-Charleville-Nouvion-Sedan ou Châlons en Champagne-Vitry le François-Bar le Duc.
- Au delà de Vandières : Metz-Thionville-Luxembourg ou Forbach-Saarbrücken-Kaiserlautern-Mannheim-Francfort ou Sarrebourg-Saverne-Strasbourg-Baden Baden-Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Augsburg-Munich ou Lunéville-Saint Dié ou Epinal-Remiremont.

Le pourcentage de ligne classique sur l'itinéraire de bout en bout est très important dans certains cas : 57 % (Bordeaux), 64 % (Brest, Quimper), 70 % (Bayonne), 73 % (Tarbes).

Des liaisons conventionnées ont été abandonnées en raison d'un trafic insuffisant, mais aussi d'une commercialisation mal adaptée aux besoins : Paris – Saint-Omer, Paris-Cambrai, Paris-Saumur, Paris-Commercy (voir annexe A6).

On notera que l'interopérabilité LGV-lignes classiques a facilité la création des **TGV internationaux** (radiaux le plus souvent, mais aussi intersecteurs) vers la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Les difficultés rencontrées ont concerné l'alimentation électrique et la signalisation, elles ont été résolues.

Pour la desserte TGV de l'Espagne, dont le réseau classique est à écartement large, il a fallu attendre la construction de la LGV Perpignan-Barcelone.

Les électrifications

Bien loin de bloquer tous les investissements sur le réseau classique, comme l'affirment avec légèreté les détracteurs du TGV qui voient à tort dans la construction des LGV un concurrent de la modernisation du réseau classique existant, l'émergence du TGV a provoqué au contraire :

- la désaturation de lignes classiques engorgées au bénéfice des TER et des trains de fret, qui a évité des investissements de capacité très coûteux sur ces lignes ;
- et de nombreuses opérations dont bénéficient aujourd'hui les trains classiques, modernisations de gares, suppressions de passages à niveau et surtout électrifications pour accueillir les parcours terminaux du TGV.

Les électrifications liées au TGV

- Lyon-Grenoble/Chambéry/Annecy en 1985,
- (Chambéry) - Saint Pierre d'Albigny - Bourg Saint Maurice en 1988,
- Rennes-Brest et Rennes-Quimper entre 1987 et 1992,
- Poitiers-La Rochelle en 1993 ;
- Lille-Tournai en 1993 (pour accueillir temporairement les Eurostar) ;
- Rennes - Saint Malo (2005) ;
- Blainville - Remiremont et Lunéville - Saint Dié (2005) (100 millions d'euros) ;
- Nantes - Les Sables d'Olonne (2008) ;
- Calais-Boulogne-Rang du Fliers (entre 2000 et 2014, pour accueillir le TERGV).

En 1980, environ 10 000 km de lignes, les plus circulés, étaient électrifiés. La longueur du réseau électrifié atteint aujourd'hui 16 000 km (les électrifications non motivées par le TGV l'ont été par des dessertes périurbaines ou des dessertes fret).

La ligne Bourg en Bresse - Bellegarde a été rouverte et électrifiée en 2010 pour accélérer le TGV Paris-Genève en évitant le détour par Ambérieu et Culoz. Seuls 3 allers-retours TER par jour ont été rétablis entre Bourg-en-Bresse, Nurieux et Saint-Claude ; entre Nurieux et Bellegarde, ne circulent que les TGV Paris-Genève alors que la ligne permettrait de relier le Haut Bugey avec Genève et la Haute-Savoie, et que les habitants du Haut Bugey sont de plus en plus nombreux à travailler à Genève.

2.3 Le voyageur et les ruptures de charge

Si l'automobiliste peut effectuer tout un voyage sans avoir à sortir de sa voiture, le voyageur ferroviaire est souvent soumis aux contraintes des correspondances. Certes ces contraintes peuvent être atténuées (réduction des temps d'attente et de la pénibilité physique, correspondances quai à quai, meilleure accessibilité des matériels roulants), mais elles découragent généralement le voyageur ferroviaire.

La force du rail face à l'avion, qui ne peut proposer que des relations point à point, c'est le maillage de son réseau, qui n'atteindra jamais celui de la route mais peut et doit être renforcé et mieux exploité d'une part en limitant le nombre des correspondances, d'autre part en améliorant leur qualité quand elles sont inévitables.

L'interopérabilité du TGV est la base de son succès, elle évite au voyageur des correspondances contraignantes : selon la SNCF, une correspondance équivaut à une heure au moins de trajet supplémentaire (Revue générale des chemins de fer, mai 2005).

C'est particulièrement vrai des personnes âgées ou à mobilité réduite, des personnes voyageant avec des enfants en bas âge ou des bagages lourds ou encombrants (vacanciers des stations balnéaires, skieurs) : descente du train, escaliers, transfert des bagages, montée dans le deuxième train, recherche d'une nouvelle place, bousculade en cas d'affluence ou de retard. Les vacanciers doivent subir de plus un transbordement par car pour atteindre les

stations. Outre l'inconfort et la fatigue physique, chaque correspondance est source d'aléas, donc de stress pour les voyageurs : retards et suppressions de trains, grèves locales,...

Mais aujourd'hui, afin d'augmenter la rentabilité du TGV, la SNCF envisage de réduire les relations TGV directes à leur parcours sur LGV, en introduisant donc des correspondances avec des TER assurant les parcours amont ou aval. Elle remplirait mieux ses TGV et limiterait ainsi ses besoins futurs en matériel roulant tout en laissant à la charge des régions les services TER supplémentaires nécessaires pour desservir les localités non situées sur les LGV ou à leurs extrémités.

Cette perspective est dangereuse, car l'introduction de ruptures de charge systématiques pourrait avoir un effet dissuasif et provoquer des pertes de clientèle au bénéfice de l'avion ou de la voiture, comme l'illustrent les exemples ci-dessous.

A noter que, par ailleurs, les principes de tarification font qu'un voyage avec correspondance coûte généralement plus cher au voyageur qu'en train direct.

- Suite à l'électrification des lignes Lyon-Grenoble/Chambéry et la mise en service de TGV directs Paris-Grenoble/Chambéry en 1983, évitant une correspondance à Lyon, la fréquentation du train a fortement progressé.

- Il en a été de même lorsque des TGV Paris-Marseille ont été prolongés jusqu'à Toulon puis la Côte d'Azur. La SNCF affirmait, en 1983, que « le TGV n'était pas conçu pour de longs trajets sur lignes classiques ». Mais, malgré le gain de temps de 2 heures obtenu entre Paris et Lyon, la stagnation du trafic, constatée sur Paris-Nice à cause de la correspondance imposée à Marseille ou Toulon et l'absence de report espéré sur les trains de nuit, a obligé la SNCF à revoir sa position.

- Lors de la mise en service de la LGV Paris - Le Mans permettant de gagner 1 h sur le parcours Paris-Rennes, la ligne classique Rennes-Brest venait d'être électrifiée alors que Rennes-Quimper ne l'était pas encore. Le trafic Paris-Brest a alors augmenté brutalement de 30 % tandis que le trafic Paris-Quimper n'a augmenté que de 3% malgré une correspondance bien organisée à Rennes (quai à quai, délai de 10 minutes, attente de la correspondance en cas de retard).

L'effet du temps gagné par 200 km de LGV (pour un coût d'environ 4 milliards d'euros) a été annulé, aux yeux des voyageurs, par la rupture de charge imposée provisoirement sur Paris-Quimper !!!

- Lors de la mise en service de la LGV Méditerranée, qui a entraîné un gain de temps d'1h30 entre Lyon et Marseille, la limitation à Lyon de l'ancien train Corail direct Strasbourg-Marseille avec correspondance imposée par TGV pour Marseille a bloqué toute augmentation de trafic entre Strasbourg et Marseille, et la SNCF a alors créé un direct Strasbourg-Marseille par TGV.

- La SNCF a sans doute perdu de la clientèle quand elle a supprimé le TGV hebdomadaire aller-retour Grenoble-Massy-Nantes, comme elle en avait déjà perdu en supprimant les dessertes Corail directes Grenoble-Nantes.

L'épisode du TGV tracté (TGV Vendée)

La gare des Sables d'Olonne, terminus d'une antenne à voie unique non électrifiée de la ligne Nantes-Bordeaux au départ de La-Roche-sur-Yon, n'était desservie que par quelques trains Corail en provenance de Paris-Montparnasse via Nantes et La-Roche-sur-Yon.

A la demande du Conseil général de la Vendée, deuxième département touristique de France, et malgré les fortes réticences de la SNCF, elle a été rendue accessible, en mai 2000, à des TGV remorqués depuis Nantes, à raison de 2 allers-retours quotidiens, grâce à l'adaptation de 3 locomotives Diesel CC 72 000 équipées d'attelages automatiques et de 8 rames TGV Atlantique.

Les vitesses maximales entre Nantes et La-Roche-sur-Yon (140 km/h, soit 2h50 depuis Paris) puis sur l'antenne menant aux Sables d'Olonne (110 km/h, soit 3h17 depuis Paris) n'ont pas été modifiées. Aucun supplément de prix n'ayant été introduit au-delà de Nantes, le prix des billets Paris – Les Sables d'Olonne n'a pas varié.

La correspondance à Nantes étant supprimée, la réaction des voyageurs (surtout des retraités hors saison et des familles avec enfants en bas âge l'été) a été immédiatement très favorable : la fréquentation a augmenté de 50 %.

Ce bricolage coûteux à l'investissement (18 millions d'euros par an) et à l'exploitation (le conducteur du TGV devait rester dans sa cabine jusqu'aux Sables et l'alimentation électrique de la rame devait être maintenue pour la climatisation), et déficitaire (15 millions d'euros par an), a cessé en décembre 2004. L'expérience, à laquelle la SNCF n'était pas favorable, a finalement provoqué l'électrification de la ligne Nantes – Les Sables en octobre 2008 pour un coût de 105 millions d'euros.

Les évolutions récentes

Suite à la mise en service de la ligne du Haut Bugey, les TGV **Paris-Evian** ont été généralisés, il y a deux ans, à tous les week-ends de l'année, ce qui était demandé par la population locale : un TGV direct le vendredi soir et un le samedi matin (trajet en 4h21). En semaine, il faut changer à Bellegarde (trajet en 4h25-30), et souvent même aussi à Annemasse (trajet en 4h44-53). Mais au service annuel 2016, Lyria réduit ses dessertes Paris-Genève (un aller-retour le dimanche et un Paris-Genève du lundi au vendredi) et supprime un arrêt à Bellegarde d'un TGV Paris-Genève qui donnait une correspondance optimisée pour la Haute-Savoie... pour pouvoir afficher un temps de parcours de bout en bout de 2h58.

En dehors des saisons d'été et d'hiver, il n'existe aucun TGV **Paris – Saint-Gervais**, le trajet direct n'est possible qu'en Intercités de nuit ou, de jour, en TGV en changeant à Bellegarde pour prendre un TER (trajet en 4h45).

Culoz, centre du pays du Bas-Bugey (55 000 habitants), a perdu son unique relation quotidienne avec Paris (par arrêt d'un TGV Genève-Paris) depuis la fin 2010, lors de la mise en service de la ligne du Haut Bugey, malgré les protestations et manifestations des usagers et des élus. Un arrêt d'un Annecy-Paris permettrait de rétablir une desserte de Culoz sans perte de temps importante car le passage en gare de Culoz se fait à vitesse réduite.

Aujourd'hui, les élus de **Redon** refusent une desserte tronçonnée avec Paris, par TER jusqu'à Rennes puis TGV jusqu'à Paris, et réclament six TGV directs à l'horaire 2017 : un premier à 6 h du matin, un en matinée, un à midi, deux dans l'après-midi et un en soirée. Selon eux, « Redon n'est pas la banlieue de Rennes » (annexe A 7).

Une erreur stratégique à éviter

Le constat de l'effet dissuasif des ruptures de charge reste d'actualité. Dans une enquête SNCF-RTL présentée à l'ouverture des assises du ferroviaire fin 2011, la question suivante était posée : « que pensez-vous d'une desserte TGV renforcée mais limitée aux tronçons à grande vitesse, nécessitant de finir son voyage en TER ou en autocar » ? Pour 60% des voyageurs, cette idée était « plutôt pas acceptable » (31%) ou « pas du tout acceptable » (29%).

On ne peut donc que s'inquiéter quand la SNCF envisage de limiter les circulations des TGV sur les seules LGV. En cherchant à concentrer les parcours des rames TGV sur les LGV, contrairement à l'attente de 60 % des usagers, et en ne commandant que des rames très capacitaires afin de limiter les fréquences, la SNCF ne s'oriente-t-elle pas une fois de plus dans une mauvaise direction ?

Après l'effondrement du fret et des trains Intercités par une mauvaise conception de la massification, confondue avec l'exploitation des seules lignes à fort trafic, ne s'apprête-t-elle pas maintenant à réduire le domaine de pertinence du TGV ?

La SNCF doit innover pour combiner des trafics rapides à longue distance et certains trafics complémentaires de cabotage, en exploitant pleinement les possibilités du chemin de fer : compositions de trains variables, trains à tranches multiples de capacité de base modérée, méthodes de commercialisation très souples permettant de juxtaposer simplement relations à longue distance et cabotage.

Ce modèle est à explorer avant le renouvellement des rames TGV les plus anciennes. Le TGV a un rôle à jouer dans l'aménagement du territoire, non comme avion sur rail ou aérotrain limité à la desserte de quelques axes, mais comme train de desserte du territoire.

La SNCF est cependant prudente. Comme elle l'indique dans sa réponse au rapport de la Cour des comptes, « elle considère, dans la ligne de certaines conclusions du rapport de la Cour, que le transfert sur TER ou autocar de parcours vers des extrémités de lignes TGV à faible taux d'occupation est un champ possible d'ajustement du modèle TGV. *Mais il est nécessaire d'adopter une approche au cas par cas* : d'une part afin de prendre en compte les comportements de report sur l'automobile sur la totalité du parcours que susciterait la

création de nouvelles ruptures de charge, d'autre part pour tenir compte de l'existence de dessertes rentables même sur des extrémités de lignes ».

Il va de soi que, si un transfert en TER des parcours TGV terminaux n'est déjà pas souhaitable, un transfert en autocar risquerait d'être complètement dissuasif, surtout à la descente du TGV. L'autocar, en effet, offre un confort nettement inférieur à celui du train (l'espace disponible par voyageur n'est que 0,5 m² en moyenne au lieu de 1 m² dans le train, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire) ; le transport des bagages est plus compliqué ; certains voyageurs ont mal au cœur même lors de trajets sur autoroute ; les gares routières sont peu accueillantes, quand elles existent ; l'autocar est soumis aux aléas du climat et à ceux de la circulation, en particulier aux entrées de villes,... L'expérience montre que les voyageurs préfèrent très nettement le train à l'autocar, il faut en tenir compte si on veut vraiment attirer l'automobiliste ou le passager aérien.

Bien entendu, la question des relations directes ou avec correspondance ne doit pas être traitée de manière dogmatique mais de manière pragmatique, notamment en cas de faible trafic. Les ruptures de charge sont acceptables à la marge. Une bonne compensation - qui ne coûte que la volonté de la mettre en œuvre - consisterait à assurer des correspondances garanties, quai à quai et de durée limitée.

On peut ainsi se poser la question de la desserte TGV de Beaune (23 000 habitants, 53 000 dans l'aire urbaine) et même de Chalon-sur-Saône (43 000 habitants, 133 000 dans l'aire urbaine) par prolongement de relations TGV Paris-Dijon. Le taux d'occupation des TGV entre Chalon et Dijon n'est que de 16 % (50 voyageurs en moyenne), la clientèle est surtout familiale. Les relations Beaune-Paris se font à 50 % par TGV, à 50 % par TER + TGV ou TER seul. Le déficit est égal à la moitié du chiffre d'affaires. Les voyageurs de Chalon peuvent gagner du temps en se rabattant par car départemental sur la gare du Creusot-TGV ; ceux de Beaune peuvent faire de même,... s'ils sont motorisés (accès en 55 minutes).

La SNCF prévoit par contre judicieusement la création, en 2016, d'un TGV Dijon-Nice quotidien s'arrêtant systématiquement à Beaune, Chalon et Mâcon.

2.4 Les points d'arrêt

2.4.1 Trop d'arrêts ?

La Cour des comptes estime que le nombre (230) des gares desservies par le TGV est excessif, ce qui allonge les temps de parcours de bout en bout et fait perdre de la clientèle. Elle ne donne pas d'exemple d'arrêt à supprimer...

Pour conforter son analyse, la Cour cite en exemple le Shinkansen qui circule sur la LGV Tokyo-Osaka (515 km) en ne desservant que... 17 gares ! Or le TGV ne dessert que 2 gares sur Paris-Lyon (425 km) et 3 sur Paris-Strasbourg (400 km). La question soulevée par la Cour concerne donc essentiellement les gares desservies par le TGV sur les lignes classiques.

Selon Michel Lebœuf, le nombre des gares desservies par le TGV était en réalité, en 2012, de 207 en France (dont 19 sur LGV) et 46 à l'étranger, soit 253 au total.

Un tel nombre n'a rien d'extravagant, contrairement à ce que laisse entendre la Cour : de fait, ce nombre est peu significatif car beaucoup de ces gares ne sont desservies qu'à faible fréquence ou saisonnièrement, c'est le cas des stations balnéaires ou des stations de sports d'hiver (en France et en Suisse).

A titre de comparaison, l'ICE dessert plus de 150 gares en Allemagne (357 000 km², soit les 3/5 seulement de la superficie du territoire français).

Sur les parcours terminaux sur lignes classiques, c'est précisément une desserte assez fine, qualifiée de TGV omnibus par ses détracteurs, qui assure le succès du TGV, spécialement sur l'Arc méditerranéen, au Pays basque, ou en Bretagne nord et sud, car la population y est dispersée le long des littoraux.

Alors que les arrêts sur les LGV sont très pénalisants, le « temps perdu » consacré à ces arrêts rapprochés dégrade peu le temps de parcours de bout en bout car le TGV circule à vitesse réduite sur les lignes classiques.

En 2001, une desserte TGV de la vallée du Rhône a été mise en place sur la ligne classique parallèle à la LGV Méditerranée, elle assure la liaison entre Paris et Valence-Ville, Avignon-Centre ou Miramas. Mais, alors que Montélimar (40 000 habitants) est ainsi correctement desservie avec 4 arrêts de TGV, des villes d'importance comparable ne le sont pas (Vienne 50 000 habitants) ou le sont de manière médiocre (Orange 30 000 habitants, Arles 60 000 habitants) avec seulement deux arrêts.

Réduire le nombre des arrêts sur lignes classiques ferait perdre de la clientèle et pénaliserait les villes moyennes concernées, déjà souvent défavorisées par la dégradation des dessertes Intercités.

Il est souhaitable au contraire de renforcer certaines dessertes terminales touristiques (balnéaires ou de montagne), de desservir quelques arrêts supplémentaires, et d'allonger certains parcours sur lignes classiques.

Autre problème lié à la mise en service de la LGV SEA : il faut maintenir des arrêts en nombre suffisant à Poitiers et Angoulême :

- à Angoulême, centre d'un bassin de population de plus de 60 000 habitants avec correspondances pour Saintes-Royan (9 arrêts quotidiens sont prévus) ;
- à Poitiers, pour assurer un remplissage suffisant des TGV Paris-La Rochelle (7 AR quotidiens sont prévus) et des correspondances avec les TGV intersecteurs.

2.4.2 De nouveaux arrêts ?

Les voyageurs ne demandent pas des fréquences plus élevées sur les lignes bien desservies mais la desserte de nouvelles localités : selon l'étude SNCF-RTL de mars 2011 citée lors des Assises du ferroviaire fin 2011, *72% des Français souhaitent en priorité que le TGV desserve à l'avenir 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, selon elle, devenir un « omnibus »), prolongé les TGV Paris-Marseille jusqu'à Toulon (1983), puis Nice en desservant au passage Les Arcs-Draguignan, Saint-Raphaël, Cannes et Antibes.

La FNAUT propose donc que des villes moyennes aujourd'hui non desservies par le TGV disposent d'au moins un aller-retour quotidien avec Paris (mais la SNCF refuse alors qu'elle pourrait gagner de nouveaux clients). Ces arrêts sur lignes classiques parcourues à des vitesses modestes ne dégraderaient que faiblement les temps de parcours de bout en bout. Citons quelques exemples.

- La FNAUT a suggéré sans succès à la SNCF d'arrêter un TGV Grenoble-Paris par jour et par sens à Voiron et Bourgoin, sur la ligne Grenoble-Lyon (Voiron, commune de 20 000 habitants, est le centre du Pays voironnais, communauté d'agglomération de plus de 90 000 habitants ; Bourgoin, commune de 27 000 habitants, est le centre de Porte de l'Isère, communauté d'agglomération de 101 000 habitants).
- Pierrelatte, sur la ligne Lyon-Marseille (Pierrelatte est le centre de la communauté de communes Drôme Sud Provence, qui regroupe 42 000 habitants).

On peut aussi renforcer la desserte TGV de certaines localités. Ainsi, le vendredi 21 août 2015, Orange a été desservie directement par 3 TGV quittant Paris respectivement à 7h41, 11h41 et 17h41. Arles (commune de 52 000 habitants, 58 000 dans l'aire urbaine) et Miramas (25 000 habitants, 98 000 dans la communauté de communes Ouest Provence) ne l'ont été que par les deux derniers. Les dessertes des villes de la basse vallée du Rhône pourraient donc être renforcées. Un arrêt du Paris-Toulon à La Ciotat (35 000 habitants) pourrait être envisagé.

A noter que la desserte actuelle Paris-Arles est illisible :

- deux relations directes par TGV en 3h55 ;
- plusieurs relations TGV jusqu'à Avignon puis deux changements à Avignon et TER ;
- plusieurs relations TGV jusqu'à Avignon puis autocar.

Il serait intéressant de desservir le nord de l'agglomération lyonnaise par des TGV utilisant, depuis Paris, la LGV Paris-Lyon et la quittant à Mâcon-TGV (il existe un raccordement à la ligne classique PLM vers le sud) (des TGV Strasbourg-Marseille utilisent la ligne classique Mâcon-Lyon). Ces TGV (un ou deux par jour) pourraient s'arrêter à Villefranche, une ville dont l'aire urbaine regroupe 54 000 habitants et pourrait devenir chef-lieu du nouveau département du Rhône.

Un arrêt quotidien dans chaque sens d'un TGV Paris-Annecy passant par Ambérieu et Bourg-en-Bresse doit être rétabli à Culoz.

Remarque – Le nombre de relations quotidiennes avec Paris n'est pas toujours corrélé au poids démographique des aires urbaines desservies et présente des disparités étonnantes.

Châtelleraut (70 000 habitants) dispose de 6 relations (5 seulement à partir de 2017) et Grenoble (métropole de plus de 400 000 habitants) de 9 relations (dont plusieurs desservent l'aéroport de Saint-Exupéry). Des villes telles que Le Mans, Poitiers et Angoulême sont manifestement privilégiées.

2.4.3 Une extension des parcours sur lignes classiques ?

A l'inverse de l'orientation de la SNCF, on peut songer aussi à étendre certains parcours du TGV sur lignes classiques pour desservir de nouvelles localités suffisamment peuplées ou pour réduire les temps d'accès au TGV depuis des localités plus éloignées.

Ainsi, depuis 2010, le maire du Puy, un sénateur de la Haute-Loire et d'autres élus locaux réclament que la relation TGV Paris - Saint-Etienne (4h20) soit prolongée de 15 km jusqu'à **Firminy** (20 000 habitants) pour faciliter les déplacements des habitants de la Haute-Loire, de la Haute-Ardèche et de la Lozère vers Paris et, accessoirement, pour limiter la circulation automobile à Saint-Etienne. La ligne Saint-Etienne – Firminy a été récemment électrifiée.

<http://www.senat.fr/questions/base/2012/qSEQ12110209S.html>

<http://www.villesmoyennestemoins.fr/experimentation/rapports/Transport-Puy-en-Velay.pdf>.

Selon la SNCF, compte-tenu de la faiblesse du trafic escompté entre Firminy et Saint-Etienne, des travaux d'adaptation de la gare de Firminy (allongement des quais de 150 m à 200 m) et du surcoût d'exploitation du TGV par rapport à un TER, l'opération exigerait un conventionnement par les collectivités demandeuses. La FNAUT estime que, dans ce cas, la position de la SNCF est justifiée : l'opération coûterait 800 000 euros par an aux collectivités et ne ferait gagner que 10 mn aux automobilistes, peu nombreux, venant prendre le TGV à Saint-Etienne. Mieux vaut sans doute renforcer la desserte TER Le-Puy - Saint-Etienne, utile à tous les usagers, afin de limiter les embouteillages entre Firminy et Saint-Etienne, et améliorer les horaires et les correspondances entre TER et TGV.

Royan (48 000 habitants dans l'aire urbaine) est à ce jour la seule station balnéaire atlantique à ne pas être desservie par le TGV depuis Paris, contrairement à La Baule, Arcachon et, depuis 2008, les Sables-d'Olonne.

Une desserte TGV est réclamée par les élus depuis 2012, à raison d'un ou deux TGV quotidiens selon la saison. Elle exigerait une électrification des lignes depuis Angoulême et Saintes, soit près de 110 km, évaluée à 150 millions d'euros (l'hypothèse Niort, privilégiée initialement, semble abandonnée).

<http://www.sudouest.fr/2015/01/14/pour-avoir-le-tgv-il-va-falloir-batailler-1795852-1391.php>

On peut se demander si l'électrification de l'étoile de Saintes, qui semble retenue dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 pour un coût de 182 millions d'euros, est vraiment justifiée, et s'il ne faut pas, en priorité, porter à 140 km/h la vitesse des 7 allers-retours quotidiens TER, actuellement limitée à 100 km/h, entre Angoulême et Royan.

On notera à ce propos une divergence entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Selon SNCF Réseau, l'électrification de la ligne Angoulême-Royan est décidée. Les travaux se dérouleront de 2017 à 2021 et figurent « en tête des investissements de développement »... Mais la desserte TGV de Royan n'a pas été confirmée par SNCF Mobilité. Cette desserte serait

nécessairement limitée à 1 ou 2 allers-retours par jour en période estivale et devrait être subventionnée par les collectivités territoriales.

Une association d'**Albi** propose de dissocier les dessertes de Toulouse, qui serait alors directe entre Bordeaux et Toulouse, et celles d'Agen et Montauban, qui pourraient être prolongées jusqu'à Albi, dont l'aire urbaine regroupe 98 000 habitants, ce qui exigerait la réouverture de la ligne Montauban – Saint-Sulpice (43 km).

Quelques TGV Lyon-Paris pourraient être amorcés à **Vienne** ou même **Valence Ville**, et utiliser la ligne classique jusqu'à Lyon.

Une opération plus modeste, à **Grenoble**, consisterait à prolonger la desserte Paris-Grenoble jusqu'à la gare de Grenoble-Université-Gières, en direction de Chambéry, afin de mieux desservir la zone est de la cuvette grenobloise, où sont concentrés les cadres utilisateurs du TGV pour motif professionnel. Un aménagement de la gare de Gières serait nécessaire.

La desserte **Paris-Besançon Viotte** par TGV direct (4 par jour) se fait en 2h28 à 2h35, par TGV Lyria jusqu'à Dijon ou Dole puis TER jusqu'à Viotte en 2h40, par la gare Franche Comté TGV puis desserte TER locale jusqu'à Viotte en 2h27.

Cette gare excentrée ne sert donc à rien pour les relations Paris-Besançon (sauf à ralentir les TGV Paris-Belfort qui y marquent l'arrêt), il vaudrait mieux revenir à la situation antérieure (trajet par la ligne classique à partir de Dijon), la desserte systématique de Dole (24 000 habitants, 65 000 dans l'aire urbaine) amenant une clientèle supplémentaire.

Une autre idée devrait être étudiée : des TGV partant d'une grande gare parisienne sur ligne classique et desservant une grande ville de banlieue avant de reprendre une LGV. Par exemple un TGV desservant Versailles et Chartres sur ligne classique avec un raccordement à la LGV Atlantique à Voves ou Courtalain. Ou encore un TGV Paris-Marseille desservant Melun (voir plus loin l'échec du TGV « pseudo-radial » Melun-Marseille).

Il est certain que certains élus (voir ci-dessus les exemples de Firminy ou Royan, ou celui de Commercy en annexe A6) ont tendance à réclamer une desserte TGV de leur localité sans se préoccuper de sa rentabilité financière ou socio-économique.

Plus généralement, les Français souhaitent disposer de dessertes TGV couvrant une part élargie du territoire, mais c'est d'abord en raison du manque de trains Intercités ou TER interrégionaux modernes et rapides : ne connaissant pas d'alternative crédible au TGV, ils souhaitent logiquement disposer du TGV sur tout le territoire.

Il faut cependant aussi s'interroger, au cas par cas, sur le raccourcissement de certaines dessertes TGV sur ligne classique aboutissant dans une petite ville, en comparant la desserte actuelle TGV et une solution alternative de rabattement par TER sur une localité plus importante.

On peut ainsi imaginer que la desserte TGV Paris-Sedan (20 000 habitants) soit limitée à Charleville (chef-lieu de département de 60 000 habitants et nœud ferroviaire), et

complétée par la création de TER interrégionaux supplémentaires Charleville-Valenciennes-Lille et Charleville-Metz, voire Charleville-Givet-Namur.

2.5 Les correspondances

Le temps gagné à grand renfort d'investissement et d'augmentation du prix du billet ne doit pas être partiellement perdu par des correspondances mal organisées. Une perte de temps de 30 minutes imposée par une correspondance annule le gain de temps apporté par 100 km de LGV, qui coûtent entre 2 à 3 milliards d'euros (la LGV Bordeaux-Toulouse, d'environ 200 km, coûtera environ 6 milliards et fera gagner une heure).

Or, si l'automobiliste peut effectuer tout un voyage sans avoir à sortir de sa voiture, le voyageur ferroviaire est souvent soumis aux contraintes des correspondances. Une meilleure attention portée aux correspondances et aux aménagements intermodaux (souvent de détail) pourrait faciliter la vie des voyageurs et accroître leur nombre. Elle permettrait d'élargir la zone d'accès aux pôles d'échanges que sont les gares. Elle encouragerait l'utilisateur à ne pas redouter le passage fatigant d'un mode à l'autre et à privilégier les transports collectifs, elle le fidéliserait.

Beaucoup reste à faire, dans les gares de province, pour faciliter les correspondances sur le modèle des gares régionales allemandes : correspondances quai à quai, ascenseurs facilitant les changements de quais, rampes pour valises roulantes dans les escaliers et autres dénivellations, abris et bancs sur les quais, protection des cheminements contre les intempéries, rapprochement entre gare SNCF, gare routière et zone de stationnement des transports urbains,...

Le plan de la gare doit être immédiatement compréhensible, la signalétique (cheminements, repères sur les quais) et les panneaux horaires aisément lisibles. Les salles d'attente doivent être facilement repérables, calmes, bien éclairées, propres et bien aérées mais à l'abri des courants d'air.

2.5.1 Les correspondances TGV-TER

Nous avons rassemblé dans l'annexe A8 divers témoignages de voyageurs.

La SNCF se soucie insuffisamment de la qualité des correspondances entre trains TER et TGV, ces deux secteurs semblent souvent relever de deux exploitants différents. Or 20 % des utilisateurs du TGV commencent ou terminent leur voyage en TER.

Les correspondances TGV-TER doivent être améliorées et se faire avec un battement réduit (10 minutes) mais être garanties. Aux Pays Bas les correspondances « même quai en face » se font même en 5 minutes.

- De meilleures correspondances peuvent être obtenues par exemple à Calais Frethun, où trop souvent le TGV part avant l'arrivée du TER et réciproquement.

- Les correspondances sont difficiles à Dijon entre les TER en provenance de Lyon (heure d'arrivée H+10 ou 48) et les TGV à destination de Paris (heure de départ H+02 ou 25/29). Est-ce pour ne pas concurrencer les deux TGV directs Chalon-Paris ou pour ne pas risquer de dégrader la régularité des TGV (sur lesquels d'applique l'engagement horaire garanti) ? C'est en tout cas pénalisant pour les habitants de Beaune et de Chalon, et plus encore pour ceux de Tournus ou Chagny qui ne disposent d'aucune alternative.

L'objectif de la SNCF pour avril 2016 est de supprimer ces 2 TGV quotidiens faute de remplissage. Or le TGV Paris-Chalon du soir part plus tôt depuis 2011 et une baisse de clientèle a été remarquée par la suite.

Le département de Saône-et-Loire a mis en place des navettes routières entre Chalon et Le Creusot TGV en 2010. Leur fréquentation a encore augmenté de 10 % en 2014 (rapport d'activité Buscéphale 2014). La durée du trajet Paris-Chalon via Le Creusot TGV (2h08) est plus courte de 25 minutes que celle du TGV Paris-Chalon direct (2h33).

- Un délai d'attente moyen de plus 30 minutes (et 26 minutes en sens inverse) est observé à Lyon-Part-Dieu entre les TGV Paris-Lyon et les TER Lyon-Marseille, particulièrement préjudiciable pour les voyageurs à destinations de Vienne.

- A Saint-Etienne, l'horaire du TGV du soir pour Paris a été avancé d'1 h 30, le nouvel horaire est très défavorable pour la clientèle d'affaires et les correspondances TER n'ont pas été adaptées.

- La relation de jour Briançon-Paris subit elle aussi des correspondances médiocres, à Grenoble (9h44-10h14, 15h44-17h14) comme à Valence (9h20-9h50, 13h21-13h50).

- A Valence-TGV, les correspondances entre TER Grenoble-Valence Ville et TGV pour Marseille sont de qualité très variable. Le 25 août 2015, 5 correspondances exigeaient une trop longue attente : 8h04-8h42, 10h34-11h13, 13h34-14h42, 15h33-16h13, 20h34-21h13.

- Aller de Bordeaux au Mans un samedi après-midi est impossible après 14h28 sauf à passer par Paris. En effet, le dernier train Tours - Le Mans passe à 17h22 à Saint-Pierre-des-Corps, où est assurée la correspondance avec les TGV venant de Bordeaux, mais aucun train ne circule de Tours au Mans entre 17h07 le samedi et 9h07 le dimanche !

Sauf cas très particulier, le parcours hors LGV n'a pas à être proposé en TER ou en car, mais en train de confort grandes lignes. Sinon, on arrive à une aberration du type Paris-Valence-Briançon : un trajet TGV à réservation obligatoire puis un trajet TER à réservation impossible... et en sens inverse, pas de correspondance garantie avec le TGV en cas de retard du TER : un comble, une place assise non garantie malgré la réservation obligatoire ! C'est l'exemple même de ce qu'il ne faut pas faire, et de la priorité donnée par la SNCF à la production du transport sur le service rendu au client.

Enfin, un point essentiel : les correspondances TER-TGV doivent être garanties.

Le problème des correspondances TGV-TER est d'actualité avec l'élaboration de l'horaire annuel 2017 de la desserte TGV sur la LGV SEA. Deux noeuds de correspondances de Bordeaux, essentiels pour une bonne diffusion de l'effet TGV dans toute l'Aquitaine (de 7h00

dans le sens TER-TGV-Paris, de 19h30 dans le sens Paris-TGV-TER) sont directement menacés par les projets de la SNCF. Les villes aquitaines concernées sont nombreuses : Arcachon, Langon, Agen, Mont-de-Marsan, Libourne, Bergerac, Périgueux, Saint-André-de-Cubzac et le Médoc, les arrivées matinales à Paris n'étant possibles qu'à 9h42, voire même 10h08.

Il peut arriver qu'une bonne correspondance TER-TGV permette de corriger la suppression d'une relation directe. L'offre ferroviaire Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris (trois navettes quotidiennes Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne et retour en correspondance avec le TGV Lyria Lausanne-Paris), introduite en décembre 2013 pour suppléer à la suppression du TGV a manifestement fait la preuve de son utilité. Sa fréquentation a progressé de 22% de 2013 à 2014 et de 9% de 2014 à 2015. En juin 2015, les passagers des trois relations quotidiennes se sont déclarés satisfaits de l'offre ferroviaire, en lui attribuant une note globale de 7.37 sur 10.

<http://www.arcinfo.ch/articles/regions/canton/x-458812>

2.5.2 Les correspondances TGV-transports locaux

Correspondances TGV-autocar départemental

A Metz, les cars départementaux ont leur gare à 300 m du train, un passage sur une passerelle exposée au vent et à la pluie est imposé pour les rejoindre. A Marseille, Toulon et Arles, les gares SNCF et routières sont adjacentes. C'est aussi le cas d'Avignon, mais la gare routière est un repoussoir.

Au Creusot-TGV, le délai de correspondance entre les autocars départementaux venant de Chalon et les TGV Le Creusot-Paris peut atteindre 32 minutes.

A Aix-en-Provence, les deux gares sont distantes de plus de 400 m, le cheminement de l'une à l'autre comporte un escalier, et la navette routière entre Aix-ville et Aix-TGV part de la gare routière et non de la gare SNCF. A Nice, la gare routière est située à 2 km de la gare SNCF, il faut prendre le tramway pour passer de l'une à l'autre.

A Calais-Frethun TGV, il est toujours difficile de savoir si une correspondance vers Calais-Ville existe et, lorsqu'elle existe, si elle va être assurée en car ou en train. En outre aucun car départemental ne dessert cette gare.

Quand les cars interurbains sont chassés d'un centre-ville, ils ne donnent plus de correspondances avec les trains. Un très mauvais exemple est celui de Montpellier : la gare routière, qui était attenante à la gare, a été démantelée au fur et à mesure des extensions du réseau de tramway et remplacée par un parking pour les voitures. Les terminus des cars ont été dispersés aux principaux arrêts de tramway de l'agglomération, ce qui entraîne des ruptures de charge et des aléas, et allonge notablement les temps de parcours. Les correspondances car-train sont devenues particulièrement pénibles car il faut prévoir une marge importante.

La même tendance est observée à Grenoble : certains élus souhaitent « débarrasser » le centre-ville d'une partie des bus et des cars en les rabattant sur le tramway, par exemple la

ligne périurbaine 6020 sur la ligne A de tramway, et la longue ligne urbaine 1 sur la ligne E. Cela a déjà été fait sur la ligne urbaine 23 et sur la ligne périurbaine 6550.

Le problème des correspondances TGV-autocar est difficile : si les cars pénètrent en ville, ils doivent pouvoir emprunter les couloirs réservés aux bus, mais ces couloirs sont souvent très utilisés (bus, vélos, taxis).

Correspondances TGV-transport urbains

Une autre lacune de l'intermodalité relève de l'éloignement entre l'espace ferroviaire et le stationnement des transports collectifs urbains ou suburbains. Il est possible d'améliorer sensiblement l'intermodalité entre TGV et transports urbains ou départementaux en rapprochant au maximum les arrêts des autobus, autocars et tramways des quais où stationnent les TGV (voir le tramway rémois à Bezannes, qui reste à distance de la gare TGV, alors que le tramway de Tours jouxte la gare).

- A Douai, les arrêts de bus sont situés à 300 m de la gare, à l'exception de ceux du BHNS.
- A Metz, les arrêts des bus urbains sont restés pendant des années dispersés autour de la place de la gare, à près de 100 m de la sortie de la gare, sans protection contre les intempéries (assez fréquentes à Metz !) sans affichage dans la gare du plan du réseau urbain et des arrêts des bus proches de la gare. Fort heureusement la situation vient d'être corrigée : le BHNS qui vient d'être mis en service passe juste devant la gare.
- À Nice, la gare SNCF n'est pas desservie par le tramway qui passe à 200 m, mais il est envisagé de mieux la relier à l'avenue Jean Médecin où passe le tramway.

Parkings

L'envahissement par les voitures des sites de gares nouvelles TGV, et aussi de gares classiques, est un autre exemple de ratage. S'ajoutant à la rareté de la desserte de bien des gares par transport collectif, les capacités insuffisantes et les tarifs élevés des parkings entraînent le stationnement sauvage et, dans le cas de gares urbaines, des conflits avec les riverains. Ces situations d'encombrement sont particulièrement nuisibles pour l'environnement et source de pertes de temps et d'irritation pour les voyageurs.

Intermodalité train + vélo

L'usage du vélo se développe actuellement fortement, pour différents usages (trajet terminal, randonnée avec bagages, sport,...). L'équipement des gares (location, abris-vélos) ne peut répondre qu'à certains besoins. Les TGV sont diversement équipés et certaines propositions (démontage, housses) sont dissuasives. Il est important que le TGV propose une offre uniforme, et des règles connues même si elles doivent comporter des contraintes (par exemple en heure de pointe : réservation et accès payant).

Le cas des gares implantées sur les LGV

Le cas des 19 gares implantées sur les LGV est discuté dans la section 3.3.4. Nous discutons cependant ici le cas particulier de la gare nouvelle à **Allan-Montélimar**, imaginée par

quelques grands élus locaux disposant d'une voiture de fonction et d'un chauffeur pour raccourcir de 15 minutes la durée du parcours depuis Paris puisque le TGV utiliserait la LGV Méditerranée sur 50 km entre Valence TGV et cette gare nouvelle.

Le projet n'intéresse pas la SNCF, qui n'a aucun intérêt à multiplier les arrêts sur LGV, chaque arrêt lui coûtant au moins 10 minutes.

- La gare de Montélimar Ville accueille aujourd'hui 4 TGV quotidiens dans chaque sens et 30 TER venant de Lyon, Valence et Avignon, les autocars venant du sud de l'Ardèche et de la Drôme, et les autobus du réseau urbain.
 - La gare nouvelle détruirait une zone arboricole riche et exigerait des accès routiers et des parkings gros consommateurs d'espace. Elle ne pourrait accueillir que 4 TGV par jour et par sens, et seulement en heures creuses. Elle n'aurait aucune connexion avec les dessertes TER de la vallée du Rhône. Elle éloignerait du TGV les voyageurs de l'Ardèche, un des départements français les moins bien reliés au réseau à grande vitesse.
 - Elle affaiblirait la desserte TGV, aujourd'hui correcte, des gares de la vallée du Rhône par la ligne classique : Valence-ville, Montélimar et Orange.
 - Enfin ce doublon ferroviaire implanté à 8 km de Montélimar dévaloriserait la gare centrale et amorcerait le déclin de son quartier, comme cela a été constaté à Valence et Avignon.
- La FNAUT souhaite donc que ce projet soit définitivement abandonné.

La même problématique se retrouverait à Arras si on y construisait une gare TGV excentrée, comme le souhaitent les élus.

Le projet de création d'une gare TGV à **Saint-Florentin** n'a pas abouti malgré les demandes de la région Bourgogne et, en raison de l'encombrement de la LGV Paris-Lyon, ne peut être envisagée tant que la LGV POCL ne sera pas en service. Elle donnerait accès au TGV pour les habitants de Troyes.

Il en est de même de la gare d'**Arrou-Courtalain** dont la création ne présente d'intérêt qu'au cas où le POCL serait complété par un barreau Orléans-Courtalain selon la suggestion de la FNAUT. Une gare à Courtalain pourrait alors être un point de correspondance entre TGV radiaux et intersecteurs.

2.6 L'ouverture du TGV aux usagers du TER

Le taux de remplissage de certains TGV sur leurs parcours terminaux sur ligne classique est faible, voire très faible. Il pourrait cependant être amélioré si, comme le demande la FNAUT, ces TGV étaient librement accessibles aux usagers du TER, avec un éventuel « supplément TGV » dans la limite des places disponibles.

- La Région paierait la SNCF au prorata des « suppléments TGV » achetés et non en réservant des quotas de places. Elle pourrait ainsi, à moindre frais, renforcer la desserte régionale.
- Quant à la SNCF, elle pourrait maintenir plus facilement certaines dessertes TGV terminales, de la même manière qu'Eurolines rentabilise les parcours intérieurs de ses autocars internationaux grâce au cabotage.

Le système actuel est trop restreint. Dans la région Nord – Pas-de-Calais, certains TGV (à ne pas confondre avec des TERGV, voir section 3.4.5) sont accessibles aux usagers du TER, d'autres non, ou aux abonnés seulement ; certains sont accessibles avec supplément (sur LGV), d'autres non (sur ligne classique, bien qu'ils soient plus rapides que les TER normaux. Les horaires des TGV autorisés diffèrent selon les jours de la semaine, ce qui est source de confusion (et donc de litiges avec le contrôleur) car rien ne distingue un TGV autorisé d'un TGV qui ne l'est pas.

L'utilisation des TGV par les abonnés TER serait particulièrement justifiée entre Angers, Nantes puis Saint-Nazaire ou Les Sables d'Olonne. La ligne Angers-Nantes est proche de la saturation, ce qui constitue une gêne pour le trafic de fret et pour le trafic TER entre Angers et Nantes, mais les TGV Paris-Angers-Nantes sont presque vides au-delà de Nantes car les nantais disposent de TGV directs Paris-Nantes.

Après avoir rédigé ce qui précède, nous avons découvert l'article suivant :

http://www.paris-normandie.fr/detail_article/articles/4534150/les-abonnees-ter-en-haute-normandie-pourront-continuer-d-emprunter-le-tgv-5316-sur-le-troncon-le-havre-rouen-en-2016#.VIMyEWQvdPF

*Suite à l'intervention de la Région Haute-Normandie auprès de la SNCF, en février 2015, les abonnés HN'Go se déplaçant quotidiennement sur la ligne ferroviaire **Le Havre-Rouen**, peuvent emprunter sans coût supplémentaire le TGV n° 5316 (ce TGV assure la liaison Le Havre- Marseille-Saint-Charles en passant par Rouen) au départ du Havre à 7 h 51 pour une arrivée à Rouen à 8 h 40, du lundi au vendredi.*

Cette possibilité, qui facilite le quotidien des navetteurs de la ligne Le Havre-Rouen, sera maintenue au-delà du 31 décembre 2015.

Cette desserte supplémentaire permet de libérer des places dans les TER et Intercités et de proposer un horaire supplémentaire. Au retour, ils peuvent aussi emprunter le TGV à 21 h 24 pour une arrivée au Havre à 22 h 11.

Pour bénéficier de cette offre et emprunter le TGV, les abonnés HN'Go doivent contacter le centre de relation client Aléorégion (0800 270 076, appel gratuit depuis un poste fixe) qui enverra à leur domicile une autorisation nominative. La délivrance des autorisations nominatives sera suivie par Aléorégion et délivrée dans la limite de 300 abonnés.

Cette initiative intelligente de la région Haute-Normandie mériterait d'être généralisée.

Un autre exemple d'utilisation possible du TGV par des usagers du TER est celui des TGV Paris-Genève, dont le succès commercial laisse à désirer en raison de sa lenteur, de son manque de fiabilité et de la très forte concurrence aérienne (12 allers-retours quotidiens). En effet, la ligne du Haut-Bugey (ligne des Carpathes) est dédiée au TGV entre Nurieux et Bellegarde : l'ouverture du TGV permettrait à la fois de conforter le TGV et de tester l'utilité de relations TER Bourg-Bellegarde-Genève sur cette ligne. Détails ci-dessous.

Bourg-Bellegarde, quand le TGV chasse le TER

Lorsque la ligne La Cluse-Bellegarde a été fermée en 2005 pour permettre sa reconstruction, le trafic voyageurs subsistant a été transféré sur route. On constate aujourd'hui que le TGV Paris-Genève n'est pas assez performant pour concurrencer efficacement l'avion : la ligne a été modernisée à l'économie et les temps de parcours annoncés en 2005 ne sont pas respectés. Des incidents répétés occasionnent des détournements par Culoz.

D'autre part, seuls 3 allers-retours TER par jour ont été rétablis entre Bourg-en-Bresse, Nurieux et Saint-Claude. Entre Nurieux et Bellegarde, ne circulent que les TGV Paris-Genève. Pourtant, cette ligne permettrait de relier le Haut Bugey avec Genève et les villes du sillon Alpin. Les habitants du Haut Bugey sont de plus en plus nombreux à travailler à Genève, y compris des citoyens suisses qui trouvent en France des logements à des prix plus abordables que dans leur pays et découvrent avec consternation l'absence de desserte ferroviaire : plus de 1 000 frontaliers français, sans parler des Suisses, utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail malgré les embouteillages. La ville de Bellegarde est submergée par un flux quotidien de voitures.

Néanmoins, la ligne du Haut Bugey a été sauvée par sa reconstruction. Le manque de fiabilité de la ligne peut être corrigé. La mise sous tension de 25 kv de la ligne Bellegarde-Genève permettrait de faire circuler des navettes TER directes entre Bourg et Genève : il ne manque que la volonté politique des autorités organisatrices.



Selon Michel Ducret, Président de la Communauté d'intérêt pour les transports publics (CITRAP) et Député au Grand Conseil de Genève, « la ligne est sous-utilisée alors qu'il avait été question de recréer du trafic TER entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde-sur-Valserine. Or on constate une augmentation croissante des frontaliers résidant hors du Pays de Gex. Une récente étude sur le Haut-Bugey montre qu'il y a 600 voyages quotidiens entre le Haut-Bugey et l'agglomération genevoise ».

http://www.lepaysgessien.fr/Actualite/Ain/2013/10/05/article_tgv_paris_geneve_echec_sur_toute_la_lign.shtml

2.7 La concurrence de l'autocar

Le réseau Ouibus (ex-iDBus) est exploité par la SNCF depuis la libéralisation du transport par autocar longue distance par la loi Macron, il comprend 130 liaisons articulées sur 35

destinations en France. Les prix sont très attractifs, on peut réserver jusqu'à 15 minutes avant le départ, le Wifi est gratuit à bord.

Le réseau Ouibus est essentiellement radial (carte ci-dessous) et concurrence donc le TGV, en particulier lorsqu'il circule sur les lignes classiques terminales. C'est le cas des offres suivantes : Paris-Strasbourg (19 €), Nancy-Strasbourg (9 €), Paris-Genève (29 €), Paris-Grenoble (25 €), Paris-Toulouse (19 €), Paris-Bordeaux (25 €), Tours-Bordeaux (9 €), Bordeaux-Toulouse (9 €), Tours-Bordeaux (9 €), Paris-Orly - Nantes (19 €), Le Mans-Nantes (9 €), Paris-Rennes (15 €), Le Mans-Rennes (5 €), Paris-Quimper (19 €), Paris-Brest (19 €), Saint-Brieuc - Brest (5 €).

Certes la clientèle de l'autocar est sensiblement différente de celle du TGV, puisqu'il s'agit soit de jeunes disposant de revenus faibles, soit de seniors peu sensibles aux performances du TGV. Il n'empêche que l'offre routière concurrence l'offre ferroviaire à petits prix qui permettait à la SNCF de fidéliser une partie de sa clientèle face à l'avion low cost, à l'autocar et au covoiturage.



Une réorientation de l'offre Ouibus vers les itinéraires dépourvus de tout service public de transport est donc souhaitable. A noter que, paradoxalement, les offres routières non SNCF (Isilines, Megabus et Starshipper) sont un peu moins directement concurrentes du TGV que l'offre Ouibus...

Le réseau Isilines



Megabus - Les **trajets proposés** sont : Mulhouse – Lyon ; Mulhouse – Avignon ; Mulhouse – Montpellier ; Mulhouse – Perpignan ; Lyon – Avignon ; Lyon – Montpellier ; Lyon – Perpignan ; Avignon – Perpignan ; Montpellier – Perpignan.



2.8 Le matériel roulant

Une des raisons pour lesquelles la SNCF souhaite restreindre la circulation des TGV aux LGV est qu'alors elle pourrait ne commander que de nouvelles rames TGV de grande capacité. Elle paraît abandonner le projet de rames triples de longueur totale 400 m, égale à celle des rames doubles actuelles, qui pourraient assurer économiquement des liaisons simultanées.

Or le low cost aérien, porteur actuel du développement de l'aviation civile, utilise surtout des avions de moyenne ou faible capacité et ne limite pas son exploitation aux grands axes. La part de marché de l'A380 est très faible comparée à celles de l'A320 ou du B737.

Des trains à tranches multiples

Il faut viser la fréquence de manière économique et adapter en conséquence la capacité des rames au volume de la clientèle visée.

Quand, comme en France, les fréquences sont faibles (comparativement à l'Allemagne...), mieux vaut 2 trains bi-tranches pour desservir 2 fois les villes A et B qu'un train pour A avec correspondance pour B, puis un train pour B avec correspondance pour A.

La faible perte de temps due aux manœuvres est largement compensée par l'effet fréquence. Cette technique suppose que la SNCF dispose de rames TGV de capacité moyenne.

C'est d'ailleurs sur ce principe qu'est envisagée, dans l'hypothèse où le projet de LGV Poitiers-Limoges aboutirait, la desserte des axes Paris-La Rochelle et Paris-Limoges. Ce principe, avec des rames existantes, est appliqué de longue date et avec succès, pour la desserte simultanée, en soirée, des axes Paris-Grenoble et Paris-Avignon-Miramas.

2.9 L'accélération du TGV

Bien que ce ne soit pas le paramètre essentiel auprès de la clientèle familiale, la durée du trajet en TGV joue un rôle important auprès de la partie de la clientèle qui hésite entre l'avion et le TGV.

Indépendamment de la suppression d'arrêts intermédiaires de quelques trains « bolides » pour relier, par exemple, Paris et Brest en 3 heures, il est possible d'augmenter la vitesse des trains sur quelques lignes classiques parcourues par les TGV ou les Intercités afin d'attirer une nouvelle clientèle. Mais les conditions sont très restrictives : il faut un bon tracé et des tronçons d'une longueur d'au moins 15-20 km.

Des relèvements de vitesse ont déjà été opérés, par exemple sur les deux lignes de Bretagne (entre Lamballe et Saint-Brieuc mais sur des tronçons bien trop courts pour que ces opérations soient efficaces, entre Redon et Lorient), sur Le Mans-Sablé-Nantes ou encore Niort - La Rochelle. Des possibilités existent entre Bordeaux et Morcenx, Bordeaux et Agen,

Montpellier et Sète, Dijon et Lyon, Dijon et Dole, Mâcon – Bourg-en-Bresse, à condition de supprimer tous les passages à niveau.

Les TGV Lorraine/Strasbourg-Midi doivent pouvoir utiliser la LGV Mâcon-Lyon pour gagner 10 minutes, ce qui permettrait une desserte systématique de Chalon et Mâcon sans allongement du temps de parcours.

Les rames Paris-Milan doivent être équipées pour pouvoir utiliser la LGV Turin-Milan au lieu de la ligne classique bien plus lente.

Il ne faut pas reproduire l'erreur commise lors de l'électrification de la ligne du sillon alpin : cette opération attendue de longue date (elle était réclamée depuis... la fin des années 1960) ne s'est accompagnée d'aucune augmentation de la vitesse maximale des trains.

Des shunts, efficaces mais d'un coût nettement plus élevé, sont envisageables pour accélérer les TGV sur leurs parcours classiques, tels que celui qui a été envisagé entre Vourey et Rives pour raccourcir la ligne Grenoble-Lyon en évitant le détour par Voiron (certains TGV pourraient continuer à passer par Voiron en desservant cette localité). Une possibilité plus coûteuse serait la construction d'un shunt de 20 km entre le Grand Lemps et Bourgoin, qui ramènerait à moins d'une heure la durée du trajet Grenoble-Lyon en TER ou TGV (le tracé de l'autoroute A48 est direct...) ou la réouverture de la ligne Rives – Saint-Rambert d'Albon, dite ligne de la Bièvre et son raccordement à la LGV Méditerranée.

La construction de shunts est également envisagée sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper (entre Rennes et Vannes). Mais ces shunts, pour apporter des gains de temps significatifs, doivent être d'une longueur d'au moins 15-20 km.

Pour terminer notre analyse de la pertinence des dessertes TGV sur lignes classiques, soulignons que l'extension prochaine du réseau des LGV vers Bordeaux, Rennes, Strasbourg et Montpellier va permettre de limiter les parcours des TGV sur lignes classiques et donc renforcer leur pertinence économique.

3. Les TGV intersecteurs

3.1 L'offre TGV province-province

La FNAUT s'est toujours intéressée à la qualité des relations ferroviaires province-province et à la desserte de l'aéroport de Roissy, estimant que cette offre pouvait contribuer à corriger le poids prépondérant de la région parisienne et la structure en étoile de Legrand du réseau des LGV, et jouer ainsi un rôle positif dans l'aménagement du territoire.

Dès 1978, dans un article des Semaines Sociales d'Ile-de-France, Jean Chouleur, un des fondateurs et vice-président de la FNAUT, avait proposé une interconnexion des LGV en région parisienne afin d'éviter une juxtaposition de LGV radiales indépendantes et de desservir l'Ile-de-France et pas seulement Paris intra-muros ; le projet retenu diffère peu de sa proposition qui avait fait sourire à l'époque, même au sein de la SNCF (le tracé proposé passait par Massy, Valenton, Val de Fontenay et Roissy).

Dix ans plus tard, c'est Pierre Bermond, vice-président, qui a lancé l'idée « décentralisatrice » du TGV Rhin-Rhône, partiellement réalisée aujourd'hui. Un militant de la FNAUT PACA, Jean-Pierre Malaspina, a proposé peu après une LGV pour équiper la transversale sud Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Toulon-Nice.

Rappel historique

La petite ceinture ferroviaire parisienne, qui relie entre elles les grandes gares parisiennes, n'a jamais été utilisée par des trains réguliers de Grandes Lignes effectuant des trajets diamétraux. Elle a cependant été empruntée, entre 1864 et 1989, par les **trains de jonction**, constitués de voitures passant d'une gare parisienne terminus à l'autre (surtout de Gare du Nord à Gare de Lyon) et tractées par un engin local, pour assurer sans changement des liaisons internationales de type Angleterre-Italie principalement. C'est la section Est de la ceinture (qui traverse les arrondissements populaires - 18ème, 19ème, 20ème et 12ème) qui était parcourue par ces trains prestigieux tels que la Flèche d'Or (Londres-Calais-Rome), le Flandres-Riviera ou le Simplon-Orient Express (Boulogne-Naples, Calais-Venise).

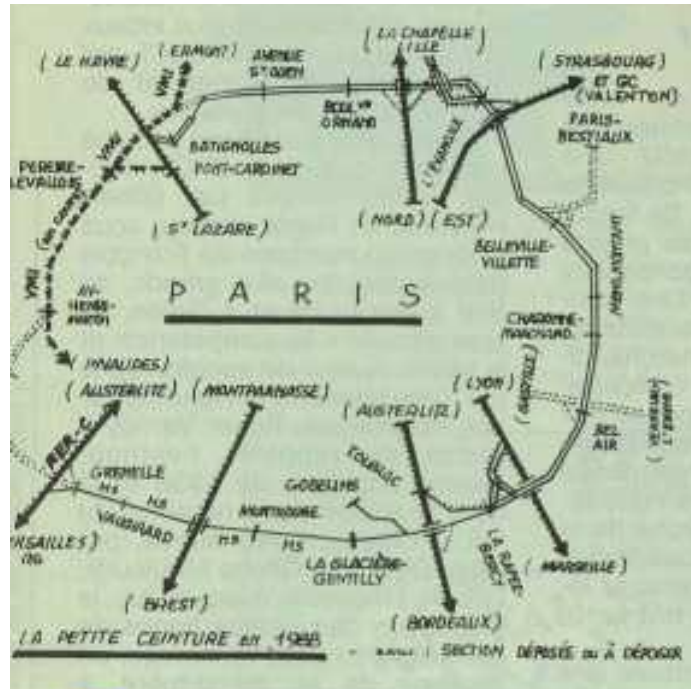
"Ferrovissime" n°67 de janvier/février 2014.

La Vie du Rail n°1611 du 02/10/1977 et n°2131 du 11/02/1988.

On trouve aussi une page concernant ces trains sur le site Internet de l'ASPCRF :

<http://www.petiteceinture.org/Les-trains-grandes-lignes-qui-empruntaient-la-Petite-Ceinture.html>

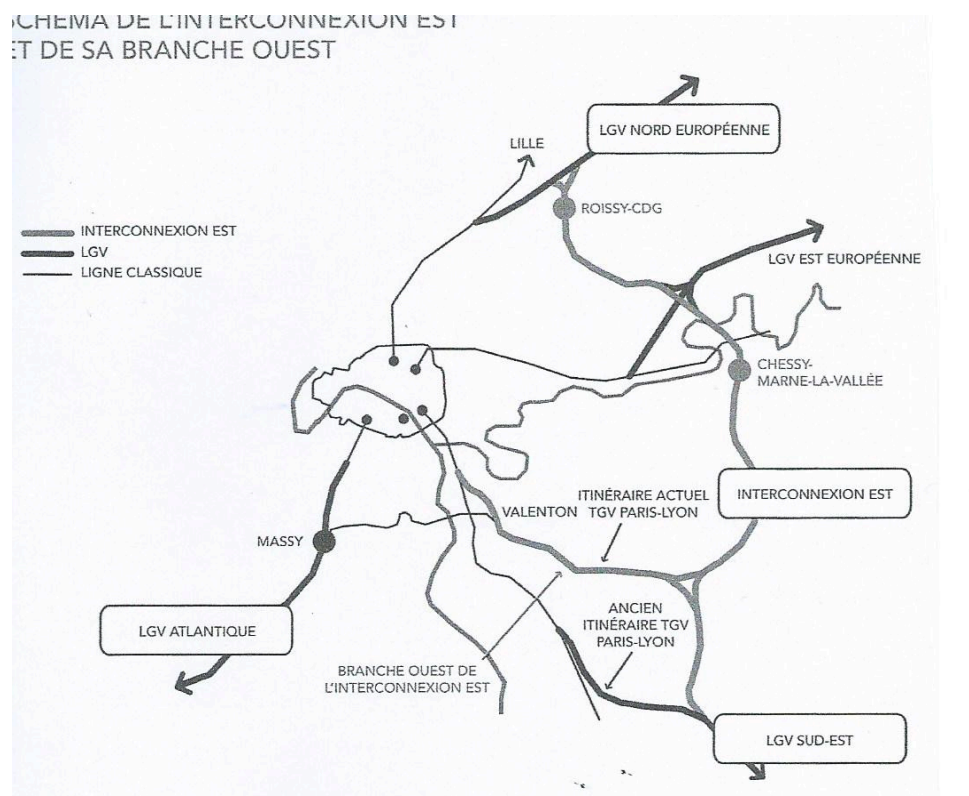
Un trafic de ce type, international ou inter-régional, n'est plus envisageable aujourd'hui. L'insertion de la ligne dans un tissu urbain de plus en plus dense interdit, de fait, un trafic de transit n'apportant aux riverains que des nuisances sans aucune contre-partie en matière de transport public local. Des propositions ont été faites, lors des consultations publiques sur la ligne nouvelle Paris-Normandie, pour prolonger des circulations venant de Normandie vers d'autres régions via la Ceinture nord et est, mais elles n'ont pas abouti.



https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Petite_Ceinture

L'interconnexion francilienne

L'interconnexion des LGV s'est finalement réalisée par un tracé nouveau à l'est et par utilisation de la section Massy-Valenton de la grande ceinture au sud.



Terminologie

Nous utiliserons dans la suite la terminologie suivante pour décrire les trois types de relations TGV actuellement proposées par la SNCF (l'interopérabilité a joué un rôle important dans la création des TGV intersecteurs) :

1- des relations **radiales** utilisant une LGV radiale unique (par exemple Paris-Marseille), ou successivement une LGV radiale et éventuellement une ligne classique terminale (Paris-Brest) ; elles desservent, au départ ou à l'arrivée, une gare parisienne en cul-de-sac ou une gare francilienne (Melun-Marseille, le TGV Ouigo Marne-la-Vallée – Marseille) (dans ce dernier cas, on peut parler de relations **pseudo-radiales** ; ce type d'offre est appelé à se développer, soit pour assurer une desserte de Roissy tôt le matin ou tard le soir, mieux coordonnée avec les horaires des vols nocturnes, soit pour mieux relier l'Ile-de-France, qui regroupe 12 millions d'habitants, aux villes de province) ;

- des relations **province-province** ou **intersecteurs**, aucune gare parisienne ou francilienne n'en étant le point de départ ou le terminus. Parmi ces dernières, on distingue :

2 - des relations **diamétrales** ou « **passe-Paris** », reliant deux villes de province en utilisant une ou deux LGV radiales, la LGV d'interconnexion Est ou la ligne Massy-Valenton en Ile-de-France, et éventuellement des lignes classiques terminales, et desservant une ou plusieurs gares d'Ile de France mais évitant Paris intra-muros (par exemple Lille-Marseille, Lyon-Le Havre ou Lyon-Rennes) ;

3 - des relations province-province **transversales** ou « **passe-Ile-de-France** ». Ces relations utilisent soit deux LGV distinctes dont une section de radiale (par exemple Strasbourg-Marseille), soit une seule (Metz-Marseille, Toulouse-Dijon, Lyon-Marseille, Strasbourg-Lyon), et une ou plusieurs lignes classiques.

3.1.1 Les TGV diamétraux

Les premiers TGV province-province étaient diamétraux, ils ont été lancés par la SNCF dès septembre 1984 entre Lille et Lyon via la Grande Ceinture parisienne Est (entre le raccordement de Stains, Noisy-le-Sec et Valenton), et en 1986 entre Rouen et Lyon via la Grande Ceinture sud (de Versailles-Chantiers à Valenton). L'ouverture de la LGV d'interconnexion Est a permis en 1994 de raccourcir les trajets et de desservir d'autres gares franciliennes que les seules gares parisiennes intra-muros : Roissy et Marne-la-Vallée.

Ces TGV diamétraux ne seraient pas rentabilisés par la seule clientèle province-province, mais 40 % de la clientèle des TGV diamétraux est composée de voyageurs montant ou descendant en Ile-de-France, ce qui permet leur existence. Il est vraisemblable que ce type de clientèle « pseudo-radiale » se développera à l'avenir avec la croissance démographique de la grande couronne parisienne.

1 - Certaines relations diamétrales empruntent uniquement la LGV d'interconnexion Est et desservent les gares de Roissy et éventuellement Marne-la-Vallée :

Bruxelles-Perpignan via Lille, Lyon et Montpellier ;

Bruxelles-Nice via Lille, Lyon et Marseille ;
Lille-Strasbourg (sans desserte de Marne-la-Vallée) ;
Lille-Toulouse via Montpellier, Béziers, Narbonne et Carcassonne ;
Lille-Besançon via Dijon et Dole ;
Londres-Genève via Lille.

L'hiver, s'y ajoutent des relations Londres-Alpes (Eurostar) et Pays-Bas-Alpes (Thalys) et l'été, des relations Londres-Avignon et Pays Bas-Marseille.

2 - La relation Marseille-Lyon-Le Havre emprunte la ligne Valenton-Massy puis transite par Massy-Palaiseau (gare du RER C à 300 m de Massy TGV) et Versailles-Chantiers (où il marque un arrêt) et la radiale classique Paris-Mantes-Rouen-Le Havre.

3 - D'autres relations diamétrales, introduites après l'ouverture de la LGV Atlantique, transitent par la grande ceinture parisienne sud, entre Massy et Valenton et relient les LGV Sud-Est (Lyon et Marseille) et Atlantique (Rennes, Nantes, Bordeaux) :

Marseille-Nantes/Rennes via Lyon-Part-Dieu et Le Mans ;
Nantes/Rennes - Bourg-Saint-Maurice (pendant les vacances scolaires d'hiver) ;
Lyon-Poitiers (en fin de semaine, desserte de la gare du Futuroscope).

L'hiver, s'y ajoutent des relations Nantes – Bourg-Saint-Maurice.

4 - Enfin des relations diamétrales utilisent les LGV Nord ou Est, la LGV d'interconnexion Est et Massy-Valenton puis la LGV Atlantique :

Lille-Toulouse/Hendaye via Saint-Pierre-des-Corps, Poitiers, Angoulême et Bordeaux ;
Bruxelles-Bordeaux via Saint-Pierre-des-Corps, Poitiers, Angoulême et Bordeaux ;
Lille-Rennes/Nantes via Le Mans ;
Strasbourg-Rennes via Lorraine-TGV et Laval ;
Strasbourg-Nantes via Reims-TGV et le Mans ;
Strasbourg/Bordeaux via Lorraine-TGV et Poitiers.

Nous avons recensé les relations diamétrales passant par Massy. Les liaisons quotidiennes actuelles sont les suivantes (recherche effectuée pour les circulations des lundi 18, mardi 19 mai et vendredi 22 mai 2015 sur le site <http://www.voyages-sncf.com/>) :

4 Lille-Rennes et Lille-Nantes jumelés ; 5 Lille-Bordeaux ;

1 Strasbourg-Rennes ; 2 Strasbourg-Nantes dont 1 jumelé avec Rennes ; 3 Strasbourg-Bordeaux ;

1 Lyon-Le Havre ; 1 Lyon-Rennes ; 4 Lyon-Nantes dont 2 jumelés avec Rennes

soit 9 liaisons diamétrales desservant Massy au départ de Lille (une supplémentaire en fin de soirée le vendredi vers Nantes), 5 au départ de Strasbourg et 6 au départ de Lyon ; au total 20 liaisons et, en comptant les deux sens de circulation, 40 TGV transitant sur la grande ceinture entre Massy et Valenton. Des TGV supplémentaires sont mis en circulation lors des migrations saisonnières (Nantes – Bourg-Saint-Maurice), ou prolongés par exemple, depuis Lille, jusqu'à Saint-Nazaire, La Baule et Le Croisic, Quimper, ou encore Saint-Malo.

Un point important doit être précisé. Parmi les TGV diamétraux décomptés ci-dessus utilisant la ligne Massy-Valenton, certains ont Marseille ou Montpellier pour origine ou

destination : 2 AR Marseille-Nantes par jour, 1 AR Montpellier-Nantes par jour, 2 AR Marseille-Rennes dont un couplé avec un Marseille-Nantes jusqu'à Massy ou le Mans, et 1 AR Marseille-Rouen-Le Havre (ce dernier ne dessert pas Massy-TGV mais Versailles Chantiers (pourquoi pas Massy Palaiseau, gare du RER C située à 300 m de Massy TGV ?)).

Suite aux accords passés entre la SNCF et diverses compagnies aériennes, des offres TGV intersecteur + avion (TGV Air) sont proposées par la SNCF vers Orly et Roissy depuis plusieurs villes de province : Strasbourg, Toulon-Marseille/Montpellier-Nîmes – Avignon-Valence TGV-Lyon Part Dieu, Bordeaux-Poitiers-Saint Pierre des Corps, Nantes-Angers/Rennes – Le Mans, Bruxelles-Lille. Récemment, les vols Strasbourg-Orly ont été supprimés par Air France et les passagers aériens transférés sur un TGV diamétral Strasbourg-Lille.

Les relations conventionnées

Des relations TGV pseudo-radiales ou diamétrales originales ont été ou sont encore conventionnées par des régions afin de compléter les services commerciaux de la SNCF et, en particulier, d'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 Dijon ont été créés avec succès, et ont survécu sans conventionnement.

Des TGV conventionnés **Melun-Marseille** ont vu le jour en 1999 à l'initiative de la région Bourgogne et du département de l'Yonne pour éviter un passage par Paris et rétablir une liaison directe entre le nord de l'Yonne et Lyon, ils ont circulé jusqu'à la fin 2011. Profitant du raccordement de Saint-Florentin entre la LGV et la ligne classique Paris-Dijon, ils desservaient Fontainebleau, Sens, Laroche-Migennes, Le Creusot-TGV, Lyon, Valence, Avignon et Aix-TGV. Une correspondance était assurée à Laroche-Migennes pour Auxerre et Avallon ou Clamecy. La liaison de bout en bout était effectuée en 3h30.



Ces trains ont circulé quotidiennement jusqu'en 2009, puis seulement 2 jours par semaine au lieu de 5 : lundi et samedi du Nord au Sud, vendredi et dimanche du Sud au Nord (il est resté quotidien l'été). Il s'agissait de satisfaire à la fois la clientèle du 3^{ème} âge séjournant dans le sud et les actifs souhaitant s'y rendre pour le week-end. Le départ du lundi matin et le retour du vendredi soir était destiné aux étudiants et actifs travaillant en semaine à Lyon.

Malgré une fréquentation moyen de 120 à 150 voyageurs, le déficit annuel pris en charge par l'Yonne et la Bourgogne se montait à 2 millions d'euros en 2007 pour aboutir à 1,1 million en 2011. Les collectivités ont mis fin à la convention en décembre 2011. En contrepartie, il est proposé aux voyageurs 5 AR quotidiens TER entre Paris, l'Yonne et Lyon via la ligne PLM classique avec un temps de trajet multiplié par 3, donnant accès à la desserte TGV Lyon-Marseille.

L'échec de cette expérience, qui mériterait d'être analysée et reprise, est dû pour une large part à un déficit d'information, en particulier dans le midi et même chez les cheminots, et d'autre part à la hausse des péages RFF. Aucune publicité n'a été faite dans les gares ou dans les médias locaux, en particulier lors de la création d'un arrêt à Fontainebleau en 2009. Voir <http://www.auxerretv.com/content/index.php?post/2011/10/28/La-fin-du-TGV-Yonne-M%C3%A9diterran%C3%A9>

Le projet de création d'une gare de correspondance TGV-TER à Saint-Florentin - Vergigny n'a pas abouti malgré la demande de la région Bourgogne. Ce projet pourrait revoir le jour si la LGV est désaturée par la création de la LGV POCL et apporter une clientèle supplémentaire à un TGV Melun-Marseille.

En 1997, une relation quotidienne **Cherbourg-Lille** (aller 6h15 – 11h, retour à Cherbourg à 23h45) a été conventionnée par la région Basse-Normandie. Elle desservait Valognes, Carentan, Caen, Lisieux, Evreux, Massy, Marne-la-Vallée et Roissy. Cette relation a été supprimée en 1999 faute de clientèle suffisante, le passage par la grande ceinture parisienne allongeant les temps de parcours et la voiture restant plus rapide que le train.

En 2001, une relation **Tours-Roissy-Lille** via Orléans – Les Aubrais a été subventionnée par la région Centre, elle a disparu dès 200, elle aussi faute de clientèle suffisante.

En 2007, une relation **Brive-Lille** via Limoges, La Souterraine, Châteauroux, Vierzou, Orléans, Juvisy (avec accès à Orly et aux RER C et D), Marne-la-Vallée et Roissy a été subventionnée à hauteur d'un million d'euros par an par chacune des régions Centre et Limousin, la tarification appliquée étant celle des trains Teoz. Elle met Brive-la-Gaillarde à seulement 5 h 50 de Lille, et Limoges à moins de 4 heures de l'aéroport et du hub TGV de Roissy. Elle offre également des correspondances facilitées vers l'Est. Plus de 485 000 voyageurs l'ont emprunté entre 2007 et 2010.

Depuis le 12 décembre 2010, ce TGV circule seulement 4 jours par semaine, du jeudi au dimanche au départ de Lille, et du vendredi au lundi au départ de Brive. Il circule également tous les jours en juillet et août.

C'est la première fois que la SNCF accepte de faire circuler un TGV sur un itinéraire comportant une part aussi importante de ligne classique.



En 2009, des relations **Le Havre-Strasbourg** via la Grande Ceinture nord et Roissy et des relations **Cherbourg-Dijon** via Roissy ont été créées puis supprimées fin 2010. L'objectif était de donner un accès direct à Roissy depuis Cherbourg, Caen, Conflans, Evreux, Le Havre, Mantes-la-Jolie, Montbard, Rouen, Dijon ou Reims. Du fait de leur intérêt local, ces TGV avaient été fortement subventionnés par les deux régions normandes, la Bourgogne et les agglomérations de Caen, Cherbourg, Dijon, Evreux, Le Havre et Rouen. « *On s'était fixé un seuil d'environ 100 personnes par train, soit un taux de remplissage déjà faible d'environ 30%. Et on a actuellement 55 personnes dans le Cherbourg-Dijon et 70 personnes dans Le Havre-Strasbourg* » selon la SNCF. http://www.lepoint.fr/societe/suppression-des-tgv-entre-la-normandie-et-l-est-de-la-france-via-roissy-28-09-2010-1242090_23.php

Lentes (50 minutes entre Conflans et Roissy), plus lentes même qu'avec un changement à Paris et de qualité médiocre, ces liaisons passaient par la grande ceinture nord entre Conflans-Fin d'Oise et Roissy avec un rebroussement à Stains. La saturation des lignes utilisées en Ile-de-France ne permettait pas de proposer des horaires pertinents commercialement. Enfin ces liaisons avaient bénéficié de très peu de publicité, y compris au sein du personnel SNCF qui en ignorait souvent l'existence, sans parler des difficultés de consultation des horaires et de réservation (pendant plusieurs mois, on ne pouvait obtenir de billets Mantes ou Conflans-Roissy). <http://lci.tf1.fr/economie/entreprise/2010-09/dernier-arret-pour-le-tgv-le-havre-strasbourg-6081367.html>

<http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2010/09/28/97001-20100928FILWWW00494-tgv-normandieest-via-roissy-supprimees.php>

Rappelons enfin la région Nord – Pas-de-Calais finance depuis 2001 des **TER grande vitesse** qui utilisent la LGV Nord sur les itinéraires Lille-Dunkerque (30 minutes) et Lille-Calais Ville

(30 minutes). Le TERGV Lille-Arras a été créé en 2003. L'objectif était de placer toutes les villes de la région à moins d'une heure de Lille. Une relation TERGV entre les gares de Lille-Europe, Calais Frethun, Boulogne Ville, Etaples – Le Touquet, Rang-du-Fliers (Berck) a été lancée fin 2010 grâce à l'électrification d'une section de la [ligne Longueau-Calais](#).

Ces TERGV peuvent être des créations de trains (numérotés comme des TER) ou consister en des places achetées sur des TGV (numérotés TGV et prolongeant leur route vers Paris ou au-delà). Leur succès auprès des usagers, qui doivent acquitter un supplément grande vitesse, est remarquable et certains services sont saturés.

La mise en place de TERGV a été envisagée sur les lignes [Paris - Massy-TGV](#) - [Vendôme-TGV](#) - [Saint-Pierre-des-Corps -Tours](#), [Dijon - Montbard](#) - [Laroche-Migennes](#), [Dijon-Besançon-Mulhouse](#) ou encore [Lyon - Valence](#) - [Montélimar](#) - [Avignon](#).

Voir http://www.infra-transports-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/0922w_TFRGV_v0.pdf

En définitive, les seules relations conventionnées qui subsistent, en dehors des TERGV de la région Nord - Pas-de-Calais, sont Besançon-Lille, aujourd'hui reprise à titre commercial par la seule SNCF, et Brive-Lille. A notre connaissance, aucune évaluation des échecs n'a été réalisée (difficultés de circulation sur la grande ceinture et retards, horaires inadaptés aux besoins, information déficiente du public,...).

Remarque

En Espagne, le réseau des lignes à grande vitesse est radial et non maillé, donc très comparable au réseau français. Il existe cependant une jonction directe, peu utilisée, entre les lignes Madrid-Séville et Madrid-Barcelone, permettant la circulation d'AVE intersecteurs diamétraux reliant directement Barcelone à Séville en 5h30 intégralement sur LGV, en contournant Madrid sans desservir la gare centrale d'Atocha. Ces relations sont analogues aux relations TGV Lille-Marseille. D'autres services à assez grande vitesse, jusqu'à 200 km/h, fonctionnent sur voie ibérique entre Barcelone et Valence : il est prévu, à terme, des liaisons à grande vitesse sur le littoral méditerranéen.

3.1.2 Les TGV transversaux

Les dessertes transversales, ne transitant pas à travers l'Île-de-France, sont beaucoup moins nombreuses que les dessertes diamétrales, et plus fragiles car elles ne bénéficient pas de l'apport de la clientèle francilienne. Elles utilisent :

- la LGV Méditerranée seule

Lyon-Marseille

Metz-Nice via Nancy, Dijon, Mâcon, Lyon-Part-Dieu et Marseille

Genève-Nice via Lyon

Dijon-Bordeaux via Lyon, Montpellier et Toulouse

Annecy-Chambéry-Grenoble-Marseille via Valence-TGV

Marseille-Toulouse via Montpellier

- la LGV Rhin-Rhône mise en service fin 2011

Strasbourg-Lyon

- ou les deux LGV Rhin-Rhône et Méditerranée

Francfort-Strasbourg-Marseille via Mulhouse, Montbéliard, Besançon et Lyon.

Certains TGV Metz-Marseille utilisent la LGV Paris-Lyon entre Mâcon et Lyon.

Le TGV Marseille-Barcelone utilise la LGV Méditerranée et la LGV Perpignan-Barcelone, le TGV Toulouse-Barcelone n'utilise que la LGV Perpignan-Barcelone.

Il faut souligner l'étendue du territoire français desservi par les TGV intersecteurs (Lille, Strasbourg, Nice et Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Rennes, le Havre), malgré le kilométrage limité des LGV. Les pays voisins sont concernés eux aussi, des TGV intersecteurs desservant les villes de Londres, Bruxelles, Francfort, Genève et Barcelone.

Cependant les TGV intersecteurs suivants ont été abandonnés : Cherbourg-Lille et Cherbourg-Dijon ; Grenoble-Lille et Grenoble-Nantes ; Le Havre-Strasbourg ; Tours-Lille via Les Aubrais ; Lyon - Poitiers ; Montpellier-Genève via Lyon-Part-Dieu (abandon en 2014).

La SNCF a créé aussi des TGV intersecteurs de nuit, qui en pratique remplacent des trains TET, mais dans des conditions de confort moindre (trajet nocturne) et pour un prix plus élevé. Cette offre TGV est inutile en soi puisqu'elle ne fait que pallier la suppression de TET sans faire gagner de temps au voyageur, mais elle est intéressante car elle prouve la pertinence du voyage de nuit dans certaines conditions (longue distance, accès aux stations de ski). Par exemple :

 **TGV** 13.02.15  heure actuelle

Direction: Bourg-Saint-Maurice TGV 981

 Nouvelle requête  Retour à l'aperçu

Imprimer

Gare/Arrêt	Arrivée	Pronostic	Départ	Pronostic	Catégorie et numéro
● Rennes			18:43		TGV 981
Nantes-Orléans			20:25		
Angers-St-Laud			21:07		
Le Mans			21:50		
Massy-TGV			22:45		
Albertville	06:46				
Moûtiers-Salins-Brides-les-Bai	07:21				
Aime-la-Plagne	07:45				
Landry	07:59				
● Bourg-Saint-Maurice	08:17				

Jours de circulation:
circule 13. Fév

Remarques:
Arrêt seulement pour laisser descendre (Albertville --> Landry)
Arrêt seulement pour laisser monter (Nantes-Orléans --> Massy-TGV)
Prix global
TGV Duplex
Réservation obligatoire
Bar

Nous avons repéré également une relation de jour très occasionnelle entre Cherbourg et Bourg-Saint-Maurice, avec arrêts à Carentan, Valognes, Lison et Lisieux, empruntant la Grande ceinture Massy-Valenton et circulant les 6 et 13 février 2016. Départ 8h16, arrivée 19h44. La desserte de Mézidon a disparu.

3.2 L'utilité des TGV province-province

Ces relations constituent à la fois un progrès indéniable de l'offre de transport ferroviaire, car elles remédient aux difficultés de correspondance entre gares parisiennes, et une retombée positive - et non prévue initialement - de la construction progressive d'un réseau de LGV reliant Paris aux principales régions françaises.

Elles en effet permettent d'effacer partiellement l'étoile de Legrand reproduite par le réseau des LGV, toutes radiales à l'exception de la LGV Rhin-Rhône qui a une fonction mixte, à la fois radiale et transversale, et de desservir l'aéroport de Roissy.

3.2.1 Utilité pour les voyageurs

L'offre diamétrale

Entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon, un trottoir roulant de quelques centaines de mètres passant en passerelle sur la Seine a été abandonné, alors qu'en plus des voyageurs, de nombreux piétons parisiens auraient pu emprunter cette liaison dans un quartier très fort trafic automobile. Un cheminement piéton confidentiel, à travers un centre commercial, existe entre les deux gares, mais il n'y a aucune signalétique. D'autres jonctions hectométriques manquent à Paris : gare de Lyon-gare de Bercy, Pasteur-Montparnasse, gare de l'Est-gare du Nord.

Malgré sa mise en site propre qui a permis de l'accélérer, le bus 91 qui relie des gares de Paris-Lyon et Paris-Montparnasse est peu utilisé par les voyageurs : la signalétique dans les gares est inexistante, les arrêts sont invisibles et le matériel roulant totalement inadapté à son utilisation par des voyageurs généralement chargés de bagages encombrants.

Bien des voyageurs, arrivant à la gare de l'Est en provenance de province, souhaitent poursuivre leur voyage en direction de Saint-Lazare, en empruntant la ligne E du RER à Magenta. Pour eux, c'est le parcours du combattant : un escalier pour monter au niveau du boulevard Magenta, puis un autre pour redescendre au niveau des voies de la gare souterraine. Or il existe un passage souterrain transversal sous les voies de la gare de l'Est qui rejoint côté Est la station de métro Château-Landon, et qui côté Nord-Ouest se termine contre un mur... à quelques dizaines de mètres de la gare souterraine Magenta. Les passagers du TGV qui voyagent dans la rame de queue doivent remonter tout le quai jusqu'au heurtoir, alors qu'ils pourraient presque dans le même temps se retrouver sur le quai du RER E, si le passage souterrain transversal était prolongé.

L'offre diamétrale est donc particulièrement intéressante pour les voyageurs :

- elle permet aux Franciliens (18 % de la population française, plus de 80 % d'entre eux ne sont pas des Parisiens, 42 % habitent en grande couronne) un accès intéressant au TGV car en moyenne, il faut une heure à un francilien pour accéder à LA gare parisienne correspondant à sa destination ; les gares de Roissy, Marne-la-Vallée et Massy sont accessibles par RER ;
- elle permet une desserte directe du sud de l'Ile-de-France, de Massy (1,7 million de voyageurs par an, essentiellement une clientèle locale), de Marne-la-Vallée (parc Disneyland) (3 millions) et surtout de l'aéroport de Roissy depuis la province (4 millions) ; Marne-la-Vallée est le point d'arrivée des TGV Ouigo venant de Marseille et Lyon ;
- elle soulage les gares parisiennes intra-muros (Montparnasse, gare de Lyon et Paris Nord) en voie de saturation ;
- pour les voyageurs province-province, elle présente de nombreux avantages :
 - elle est (souvent mais pas systématiquement) plus rapide, d'environ une demi-heure, que l'offre avec correspondance à Paris, mais ce n'est pas le point essentiel (voir le succès du covoiturage et de l'autocar malgré des temps de trajet très supérieurs à ceux du train) ;
 - elle leur évite une correspondance particulièrement pénible physiquement entre gares parisiennes intra-muros (à noter que des correspondances aisées entre certains TGV diamétraux sont organisées à Roissy, Marne-la-Vallée et Massy) ;
 - enfin, au-delà du gain en confort, elle évite une insécurisation du voyage, créatrice de stress chez le voyageur, lié aux retards possibles des trains et au manque de connaissance des transports parisiens par les provinciaux (passer d'un TGV qui arrive dans le hall 2 de la gare de Lyon à la ligne 1 du métro n'est pas simple...).

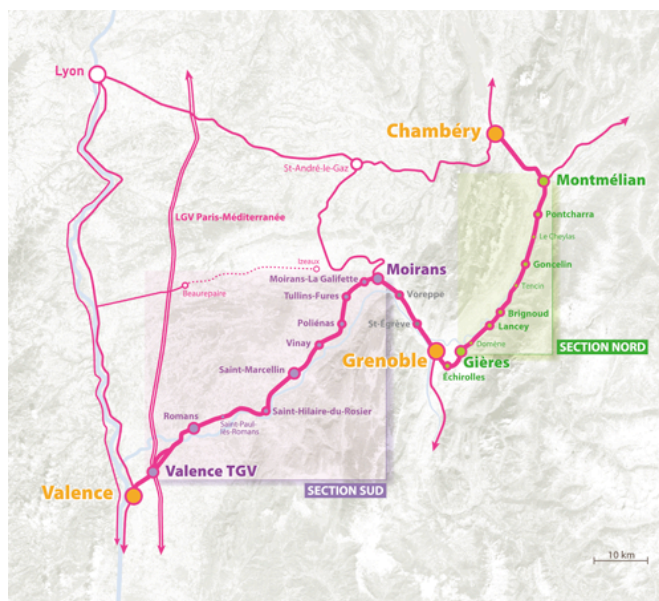
A l'inverse, certaines relations TGV province-province ne font pas le plein car il est plus simple de changer à Paris que de subir une correspondance dissuasive en province : Lille-Metz ou Nancy, par exemple.

L'offre transversale

Elle permet d'accélérer des relations province-province à longue distance par rapport aux relations intercités en utilisant des LGV sur une partie importante du parcours et en évitant souvent un détour par Paris long et coûteux pour le voyageur.

On a vu apparaître récemment de nouvelles relations TGV interrégionales et même **internationales** sans passage par Paris : Bruxelles-Nice/Montpellier, Lille-Genève, Genève-Marseille, Metz-Nice, Londres-Lyon-Avignon-Marseille (Londres à 4h41 de Lyon, 5h49 d'Avignon et 6h27 de Marseille, c'est ce que Eurostar propose depuis le 1er mai 2015).

Un bon exemple plus récent : l'électrification de la ligne du sillon alpin (entre Romans et Moirans, et entre Grenoble et Montmélian) et la construction du raccordement (3,5 km) entre la ligne Grenoble-Valence et la LGV Méditerranée à Valence TGV permettent des relations TGV directes Annecy-Marseille/Montpellier, malheureusement encore peu fréquentes (Annecy-Marseille en 3h40).



Cette évolution montre à la fois l'attractivité du TGV par rapport à l'avion sur de longues distances (bien que la durée du trajet de bout en bout soit très supérieure au « seuil » souvent cité mais imaginaire des 3 heures : la courbe donnée page 16 présente un point d'inflexion pour une durée du trajet en TGV comprise entre 3 et 4 heures, ce n'est pas une fonction échelon) et l'existence de besoins de relations directes entre grandes agglomérations.

L'avion restant concurrentiel par rapport au TGV pour les trajets de bout en bout, les TGV intersecteurs attirent peu les professionnels : leur clientèle est donc plus nettement à majorité familiale, moins préoccupée de vitesse que de confort, donc plus sensible que celle des TGV radiaux à l'absence de ruptures de charge et aux possibilités de cabotage. Mais la raison principale de cette originalité est tout simplement que, dans un pays aussi centralisé que la France, avec une forte concentration des sièges sociaux en Ile-de-France, les liaisons radiales captent l'essentiel des déplacements professionnels.

3.2.2 Impact sur l'aménagement du territoire et l'environnement

Les TGV intersecteurs contribuent à un aménagement rationnel du territoire en reliant entre elles les grandes agglomérations de l'Ouest et du Sud-Ouest d'une part, du Nord, de l'Est et du Sud-Est d'autre part. Ils atténuent donc l'effet centralisateur du réseau ferré national en étoile centrée sur Paris (étoile de Legrand).

Dans une certaine mesure, ils permettent aussi de limiter le trafic aérien intérieur et les nuisances et émissions de gaz à effet de serre qu'il engendre, et d'éviter une circulation routière de transit à travers l'Ile-de-France. Leur développement au départ ou à destination de Nantes a permis de contenir la croissance du trafic de l'aéroport de Nantes Atlantique, où ce sont surtout les relations avec les grandes villes européennes qui se sont développées.

Certaines gares TGV offrent une palette impressionnante de liaisons, même s'il ne s'agit souvent que d'une liaison par jour. C'est le cas d'Avignon-TGV : outre une forte desserte avec Paris, Lyon, Marseille, Toulon, Nice, Montpellier, cette gare est reliée, grâce aux TGV

intersecteurs, à Roissy, Lille, Bruxelles, Le Havre, Nantes, Rennes, Metz, Strasbourg, Bordeaux, Toulouse et Genève.

L'offre TGV province-province permet à des agglomérations non situées sur une LGV d'élargir la part de la population française qui leur est accessible en un temps donné. Cela a été en particulier le cas de Rouen, pour laquelle cette part de la population accessible en 5h a augmenté de plus de 25 % entre 1980 et 2012, autant que Lyon.

Les effets pervers des TGV diamétraux

Si la FNAUT préconise une amélioration et une extension des services TGV intersecteurs, elle considère cependant que leur évolution ne doit pas se faire au détriment de relations classiques Intercités, par assèchement de lignes classiques plus directes comme on l'a déjà constaté sur l'axe Lyon-Nantes où le voyageur de bout en bout gagne du temps (mais à un coût très élevé) mais où la desserte des villes moyennes intermédiaires a été dégradée.

Sur certaines relations à longue distance, 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 tri-hebdomadaire, est passé à la trappe dans le courant de la dernière décennie. De même, on a assisté récemment à la dégradation injustifiée des trains Intercités de nuit Strasbourg/Metz - Nice/Port Bou.

Depuis le 14 décembre 2014, ces trains, auparavant quotidiens, ne circulent plus que du vendredi au dimanche, sauf en juillet-août et à certaines périodes de fêtes, pendant lesquelles ils circulent du jeudi au lundi. La contraction de l'offre est importante. Ces trains ne disposent plus de places en sièges inclinables. Des circulations sont supprimées de façon récurrente et pour des motifs variés, ce qui était exceptionnel avant 2010. Les temps de parcours des trains de nuit desservant Strasbourg ont augmenté d'environ une heure et demie, en raison d'un détour par Culmont-Chalindrey. Ces trains deviennent donc moins attractifs avec, par exemple, une arrivée à Strasbourg à 9h20, au lieu de 7h59 en 2009. L'allongement de la distance (199 km de plus que par la ligne entièrement électrifiée passant par Besançon) se traduit par une forte augmentation du prix des billets.

Or l'offre de nuit reste nécessaire. Le train de nuit est souvent seul à pouvoir assurer une arrivée très matinale à destination et permettre une journée complète de travail ou une correspondance avec un train ou un avion. Les voyageurs habitant loin de la gare de départ peuvent facilement la rejoindre pour prendre un train de nuit en correspondance, contrairement aux premiers TGV du matin qui partent trop tôt. Le train de nuit fait gagner du temps en cas de séjour bref : un aller retour possible sur un week-end ne l'est plus par un TGV de jour.

Enfin, contrairement à l'avion, le train de nuit peut faire du cabotage et relier, par exemple, des villes moyennes de Lorraine et d'Alsace à l'ensemble du littoral méditerranéen. Il contribue donc au maillage des services ferroviaires et joue un rôle positif dans l'aménagement du territoire. Les trains de nuit nationaux et internationaux constituent aussi un excellent mode de transport low cost. Ils permettent d'économiser une nuit d'hôtel.

Leur exploitation est plus coûteuse que celle des trains de jour, mais leur capacité à incorporer des voitures de niveaux de services différents (sièges, couchettes, lits) leur pourrait leur permettre de capter une clientèle diversifiée - de l'étudiant peu fortuné à l'homme d'affaires - pouvant assurer leur rentabilité.

La FNAUT est opposée à la création de relations directes Nantes-Bordeaux par Saint-Pierre-des-Corps, qui assècherait la ligne classique littorale et mettrait son existence en péril.

3.2.3 Un succès commercial mitigé

Un succès évident

L'expérience montre que l'offre de TGV intersecteurs répond aux attentes du public. Le trafic des TGV intersecteurs est passé de 10,2 millions de voyageurs en 1999 à 21,9 millions de voyageurs en 2009, avec des taux de croissance annuels variant de 5 à 23 %, en fonction des ouvertures de lignes et des nouveaux raccordements, soit une croissance annuelle moyenne de 8 %, contre 4 % pour le trafic TGV total pendant la même période.

La fréquentation des gares franciliennes (Massy, Marne-la-Vallée, Roissy) a augmenté deux fois plus vite que celle des gares parisiennes intra-muros. En 2008, le trafic intersecteur a enregistré une croissance de 16 % tandis que les TGV radiaux augmentaient de 9 %. Cette croissance différenciée trouve aussi son origine dans l'ouverture de la LGV Est européenne en 2007.

Le trafic TGV intérieur annuel est aujourd'hui de l'ordre de 100 millions de voyageurs, le trafic international (Eurostar, Thalys, Lyria) de l'ordre de 25 millions, le trafic Intersecteurs total de 25 millions et le seul trafic diamétral de 22 millions environ, dont 6 millions en transit par la ligne Massy-Valenton. A titre de comparaison, le trafic annuel des trains Intercités est de l'ordre de 30 millions de voyageurs.

Le succès des relations TGV transversales n'a rien d'étonnant. Une partie de la clientèle ferroviaire apprécie les voyages à longue distance, même assez lents et peu fréquents, dès qu'ils sont directs et confortables. Un bon exemple aujourd'hui disparu était la relation Genève-Barcelone assurée entre 1969 et 1975 par matériel Talgo à écartement variable en passant non par Lyon mais par le sillon alpin (Aix-les-Bains, Chambéry et Grenoble) : la fréquence n'était que quotidienne mais les gares desservies étaient nombreuses et les correspondances bien organisées, en particulier à Narbonne. Le succès commercial était au rendez-vous mais s'est affaibli lorsque le Catalan est passé par Lyon jusqu'en 1987 et a repris lorsque le passage par le sillon alpin a été rétabli jusqu'à la disparition du service en 1994.

Un succès limité

Cependant, malgré leur intérêt évident pour les voyageurs et les territoires, certains TGV intersecteurs, diamétraux ou transversaux, créés en 2007 ne connaissent aujourd'hui qu'un succès mitigé après un départ encourageant, qui contraste avec le succès croissant des premières relations TGV province-province depuis leur lancement à la fin des années 1980.

La SNCF estime aujourd'hui que l'équilibre économique des TGV intersecteurs est fragile, leur rentabilité étant insuffisante en dehors de l'axe Lille-Lyon-Marseille. Depuis 2009, elle cherche à « rationaliser » l'offre TGV transversale. Comme nous l'avons noté, certains services ont déjà été supprimés : les TGV Normandie-Est via Roissy en 2011, l'aller-retour hebdomadaire Grenoble-Nantes, l'aller-retour quotidien Grenoble-Lille, des relations Strasbourg-Lille et Genève-Montpellier plus récemment. Des relations Strasbourg-Nantes et Strasbourg-Bordeaux sont également visées (annexe A9).

Il y a cependant des exceptions aux situations d'insuccès des TGV intersecteurs.

Depuis le 1er mai 2015 Eurostar a ouvert une liaison directe entre Londres et Lyon, Avignon et Marseille qui a du succès et contribue à la hausse du trafic de la filiale de la SNCF. Eurostar propose en pleine saison jusqu'à cinq liaisons par semaine entre ces différentes villes qui concurrencent l'avion. Londres est ainsi à 4h41 de Lyon, 5h49 d'Avignon et 6h27 de Marseille (ce qui confirme la non-existence du « seuil des 3 heures » et laisse penser qu'une relation TGV Paris-Milan en 4h15, une fois le projet Lyon-Turin intégralement réalisé, aurait du succès et pourrait capter un tiers du trafic aérien).

<http://www.mobilicites.com/011-4298-Eurostar-traffic-en-hausse-de-2-au-troisieme-trimestre.html>

<http://www.mobilicites.com/011-3724-Eurostar-met-Lyon-Avignon-et-Marseille-a-portee-de-Londres.html>

L'échec relatif des nouvelles relations TGV intersecteurs peut s'expliquer en partie par leur moindre trafic potentiel. Cependant la rentabilité d'un TGV intersecteur ne s'évalue pas que sur le nombre de voyageurs entre les gares terminus de son parcours : grâce à ses arrêts intermédiaires où beaucoup de voyageurs montent et descendent, une occupation continue de la rame TGV est possible ; c'est d'ailleurs le principe du modèle économique des TGV diamétraux.

Deux autres explications aux insuccès des TGV intersecteurs semblent plus fondamentales :

- **les lacunes et défauts de l'infrastructure**, en particulier

le positionnement des gares d'interconnexion, en particulier celui de la gare lorraine TGV à Louvigny, en pleine campagne, sans connexion avec le réseau TER lorrain (en pratique, les TGV intersecteurs ne sont pratiques qu'au départ ou à destination de Strasbourg) ;

et la saturation du tronçon Massy-Valenton de la grande ceinture parisienne, utilisée simultanément par les TGV diamétraux, les trains du RER C et quelques trains de fret, qui engendre des contraintes sur les sillons et des retards conséquents, et limite l'offre ;

- **et les défauts de l'exploitation commerciale** (information du public, horaires, politique d'arrêts et de correspondances), que nous allons examiner successivement.

3.3 Les infrastructures

Le réseau actuel des LGV, essentiellement radial, est insuffisamment maillé pour pouvoir répondre de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs, ce qui limite fortement la

diffusion des effets positifs de la grande vitesse, en particulier en raison de la rareté des liaisons transversales possibles.

Des investissements d'importances très variables permettraient de fiabiliser ou accélérer diverses relations TGV province-province, ou même d'en créer de nouvelles, et de faciliter l'accès aux TGV intersecteurs.

3.3.1 Modernisation de la ligne Massy-Valenton (voir FNAUT Infos 152 et 235)

Les TGV diamétraux transitant par la ligne Massy-Valenton sont fortement perturbés par le manque de capacité et de fiabilité de cette section de la Grande ceinture parisienne, dont la modernisation présente donc un double intérêt régional et national.

La circulation des TGV diamétraux se heurte à deux difficultés sur la ligne Massy-Valenton :

- à ses extrémités, la ligne comprend deux raccordements à voie unique aux LGV encadrantes, qui constituent des goulets d'étranglement ;
- les TGV diamétraux doivent coexister avec les trains du RER C (65 par jour) et, surtout entre Orly et Valenton, des trains de fret dans des conditions difficiles car les circulations TGV et RER C présentent des cisaillements.

Les conflits qui en résultent entre TGV d'une part, entre TGV et TER d'autre part, se traduisent, pour les TGV diamétraux, par un manque de capacité de la ligne (2 sillons TGV par heure et par sens seulement), des contraintes fortes (qui s'ajoutent à celles imposées par le cadencement des circulations) sur les heures de passage qui font de l'établissement d'horaires adaptés aux besoins des voyageurs un véritable casse-tête et limitent l'attractivité des TGV diamétraux, enfin par des ralentissements et des retards en cascade (il faut parfois 30 minutes à un TGV pour parcourir 19 km)

Le projet d'aménagement de Massy-Valenton Ouest, qui vient d'être soumis à l'enquête publique, est manifestement d'intérêt général. Sa réalisation permettrait de supprimer l'essentiel des conflits TGV-TGV et TGV-RER et répond bien aux attentes des utilisateurs des TGV diamétraux : l'aménagement Massy-Valenton Est, en cours mais interrompu pour une durée indéterminée, ne suffit pas.

Le gain de temps attendu de la modernisation de la ligne, de l'ordre de 2 minutes, est peu significatif, la possibilité d'exploiter la capacité accrue de la ligne pour mieux positionner les horaires des TGV diamétraux est manifestement plus importante. Le gain de l'offre en régularité est essentiel et aura un impact décisif, les perturbations subies par les voyageurs ayant aujourd'hui un caractère dissuasif.

Pour ces différentes raisons, il est fort possible que le nombre de TGV diamétraux utilisant la ligne Massy-Valenton augmente une fois sa modernisation terminée, la SNCF ayant jusqu'à présent réussi à limiter ce nombre en jumelant des circulations mais au prix de contraintes horaires gênantes pour les voyageurs.

Enfin le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton bénéficierait aux usagers du RER C, dont la fréquence pourrait être augmentée, et il entraînerait une réduction sensible des nuisances subies par les riverains de la ligne.

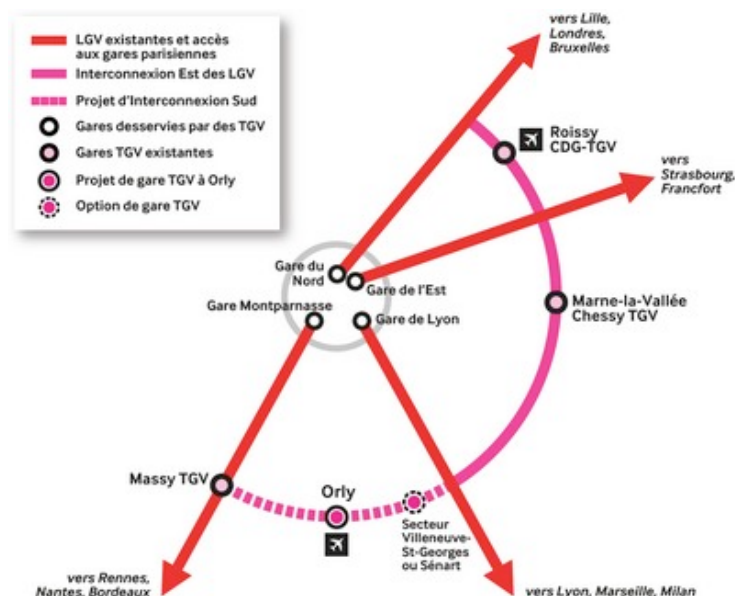
La FNAUT a donc donné un avis très favorable à sa réalisation, qu'elle espère prochaine car elle a pris un retard considérable (le projet, initié avant 2005, a été retardé par les maladroites de RFF et la surenchère des élus locaux face à la contestation des riverains, et il est bloqué depuis plus de 5 ans).

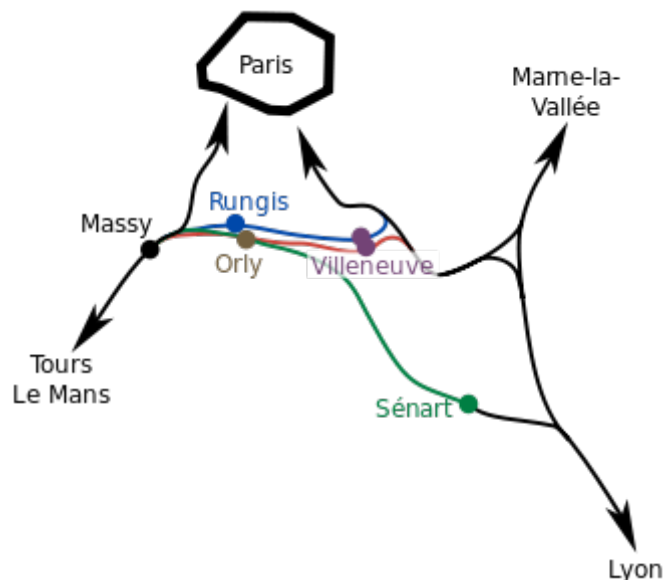
Son coût est modeste et peut être pris en charge par des financeurs divers : Etat, SNCF Réseau, régions les plus concernées (Aquitaine, Bretagne, Centre, Ile de France, Pays de la Loire, Poitou-Charentes).

La réalisation du « barreau TGV sud d'interconnexion » francilien reliant les LGV Atlantique et Sud-Est, qui séparerait totalement les trafics TGV et RER, est une perspective vraisemblablement assez lointaine puisqu'à court terme, c'est une modernisation de la grande ceinture entre Massy et Valenton qui s'est imposée pour fluidifier le trafic des TGV diamétraux. Dans le projet d'interconnexion, ce n'est pas le gain de temps, de quelques minutes, qui est recherché vu la courte distance concernée, mais le gain de fiabilité.

Le projet de RFF consistant à relier Massy à Lieusaint-Sénart pour un coût de 3,6 milliards, comprenant une gare-cathédrale à Orly et un tunnel de 20 km sous la forêt de Sénart, est manifestement surdimensionné et rallongerait le temps de parcours vers ou depuis le nord et l'est. Dans l'hypothèse où la modernisation de la ligne Massy-Valenton se révélerait insuffisante, un barreau limité à l'itinéraire Massy-Valenton et une gare de taille modeste à Orly, deux fois moins coûteux, semblent plus raisonnables, avec une gare nouvelle rendant possible une correspondance avec le RER D.

A noter que l'aéroport d'Orly pourrait être avantageusement desservi par un BHNS, dans un délai très court, depuis Massy-Palaiseau où s'arrêtent déjà de nombreux TGV et le RER, plutôt que de créer une nouvelle gare à Orly.





3.3.2 Modernisation de lignes classiques et nouveaux raccordements aux LGV

A court terme, il est possible d'accélérer la relation **Strasbourg-Lyon** :

- une amélioration du raccordement entre la ligne PLM et la LGV Paris-Lyon à Mâcon permettrait de rabattre systématiquement le trafic Strasbourg-Lyon sur la LGV entre Mâcon et Lyon (gain de temps 10 minutes) ;
- un rabattement plus au nord, à la gare du Creusot-TGV, est possible sur la LGV Paris-Lyon en utilisant la ligne existante Chagny-Nevers, dont l'électrification est prévue dans le cadre du projet de VFCEA, et en raccordant cette ligne à la LGV Paris-Lyon.

Une accélération de la relation Strasbourg-Lyon est importante pour concurrencer l'avion. Hop! Air France se désengage sur la destination de Paris, mais elle compte rester sur la plateforme strasbourgeoise. Elle profitera de son programme d'été 2016 pour renforcer ses capacités vers son hub de Lyon. Elle assurera ainsi 3 vols quotidiens avec des avions de 100 sièges au lieu de 70. Elle maintient également ses autres dessertes comme Bordeaux, Lille, Toulouse, Marseille ou Nice. Elle poursuivra aussi sa liaison vers Amsterdam, qui pourrait aussi être étoffée.

Il faut aussi s'interroger sur la **desserte TGV de Nancy** vers le sud (annexe A10). Elle s'effectue aujourd'hui par rebroussement dans cette ville de TGV Luxembourg-Metz-Lyon-Marseille au prix d'une perte de temps importante, et elle va être affaiblie par le détournement de 2 de ces TGV par Strasbourg et Mulhouse puis la LGV Rhin-Rhône. Le rebroussement de Nancy pourrait être supprimé si on modernisait la ligne Nancy-Vittel-Merrey. Les habitants de Toul (aire urbaine de 23 000 habitants) pourraient se rabattre par TER sur le TGV à Nancy.

Une autre possibilité, sans doute plus réaliste et plus intéressante, consiste à utiliser la ligne Nancy-Epinal-Lure, déjà électrifiée jusqu'à Epinal, et à créer un raccordement à la LGV Rhin-Rhône, peu circulée, soit entre Belfort et Montbéliard, soit au sud de Lure, 35 km plus à l'ouest, en passant par Villersexel. Une desserte d'Epinal, chef-lieu du département des Vosges (32 000 habitants, 60 000 dans l'aire urbaine) serait alors possible, alors qu'il n'existe

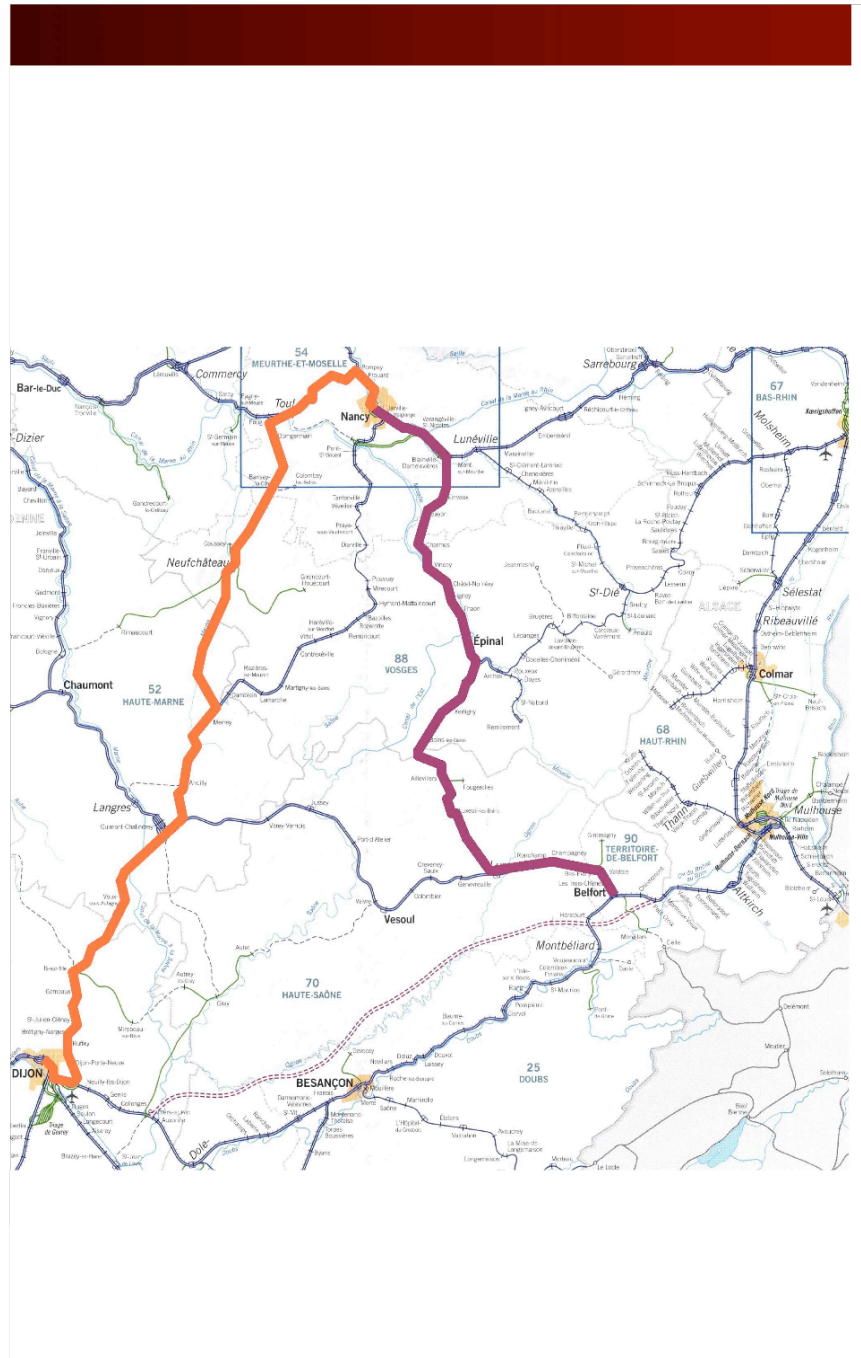
aucune grande agglomération entre Toul et Dijon. Une desserte systématique de Dijon devrait être maintenue.

Il serait alors possible de dédier la ligne Matz-Toul-Dijon au fret transitant entre les ports du Benelux et la vallée du Rhône.

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Blainville_-_Damelev%C3%A8res_-_Lure

<http://docnum.univ-lorraine.fr/public/NANCY2/doc600/2011NAN21018.pdf>

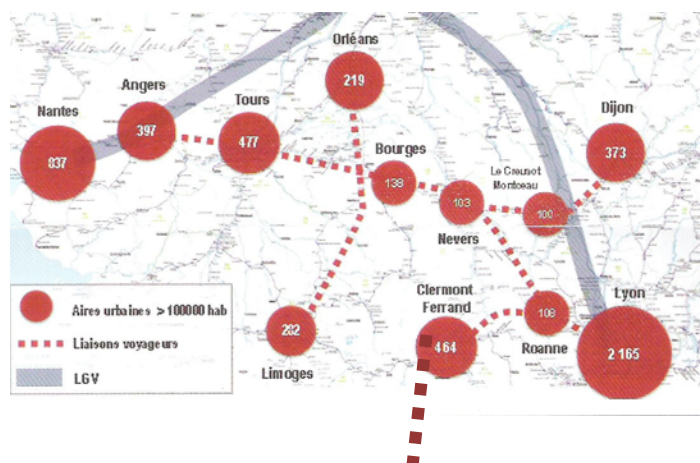
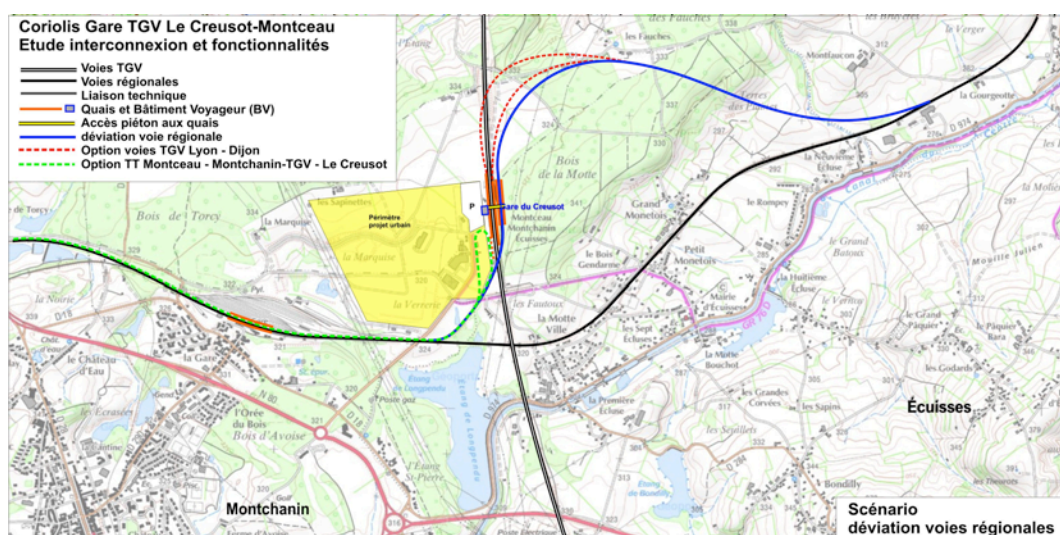
<http://www.youscribe.com/catalogue/etudes-et-statistiques/savoirs/autres/etude-des-performances-de-la-ligne-ferroviaire-nancy-epinal-213908>



Le projet VFCEA (annexe A11)

Une connexion au Creusot entre la LGV Paris-Lyon et la transversale Chagny-Nevers permettrait par ailleurs, selon une ancienne suggestion de la FNAUT, de faire circuler des TGV entre Lyon et Nantes sans passer par Massy : la durée du parcours de bout en bout serait allongée d'une heure, mais une desserte directe des agglomérations du Creusot et de Nevers, outre celle de Bourges et Tours (Saint-Pierre-des-Corps), serait assurée par cette nouvelle relation transversale, avec des correspondances possibles vers Moulins, Montluçon, Limoges et Orléans, et Poitiers respectivement à Nevers, Bourges, Vierzon et Saint-Pierre-des-Corps. On désaturerait la LGV Lyon-Paris, la ligne Massy-Valenton et le tronçon Massy-Courtalain, le plus chargé, de la LGV Atlantique.

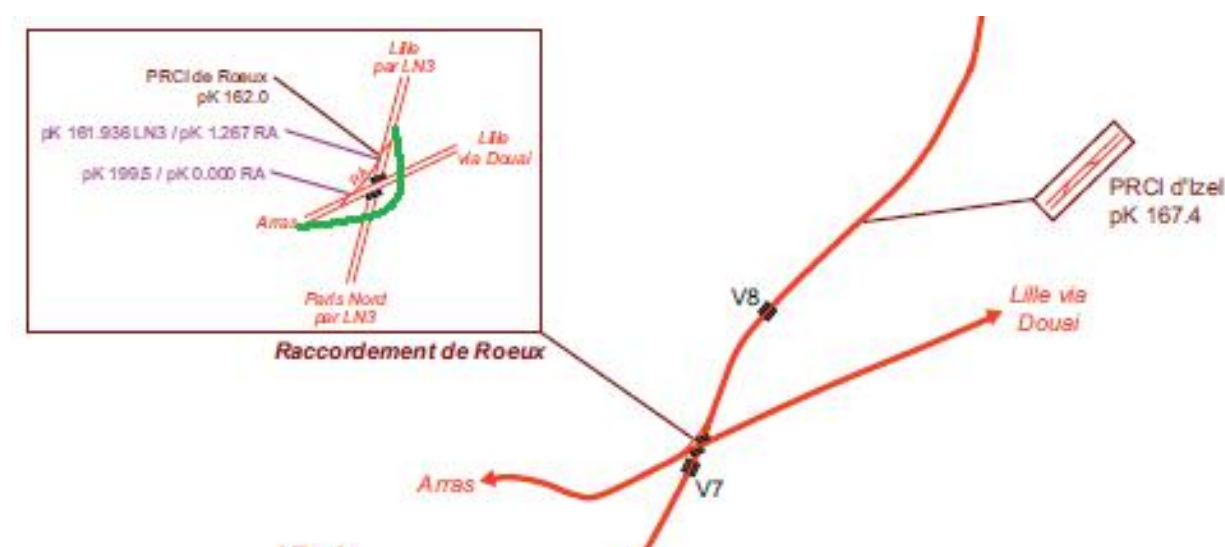
Dans le cadre du CPER Bourgogne 2015-2020, 2 phases de la VFCEA sont prévues mais une seule sera financée dans ce plan, la seconde l'étant dans le plan suivant. Il s'agit soit de l'électrification complète Nevers-Chagny, soit de l'électrification partielle Chagny-Montchanin avec création du raccordement avec la LGV au Creusot TGV et création d'une gare TER/TGV. Le choix sera fait en 2016 par le nouvel exécutif régional.



(la carte ci-dessus doit être rectifiée : l'aire de Nevers ne compte que 60 000 habitants, celle de Bourges en compte 158 000 ; celle de Montluçon, qui ne figure pas sur la carte, en compte 80 000)

La desserte d'Arras (annexe A12)

La mise en double voie du raccordement entre LGV et ligne classique au nord d'Arras permettrait d'accroître la desserte TERGV et le nombre des TGV intersecteurs desservant Arras (voir annexe A4). A Rœux, au nord d'Arras, un raccordement à voie unique relie la LGV à la section classique Arras-Douai et autorise le trafic d'Arras vers Lille. Mais dans le sens Lille-Arras, un TGV doit cisailer les deux voies de la LGV et les deux voies de la section Arras-Douai. Il faut donc établir une deuxième voie en saut de mouton afin de pouvoir augmenter le trafic Lille-Arras.



voir : <http://florent.brisou.pagesperso-orange.fr/LGVN.pdf>

La construction en 2013, à l'initiative de la région Rhône-Alpes, un raccordement a été construit entre la ligne Grenoble-Valence et la LGV Méditerranée en gare de Valence-TGV (il existe déjà une gare TER à Valence-TGV). Ce raccordement a permis la création de relations TGV Annecy-Marseille/Montpellier, une possibilité malheureusement très peu exploitée à ce jour, uniquement pendant les week-ends.

3.3.3 L'extension du réseau des LGV

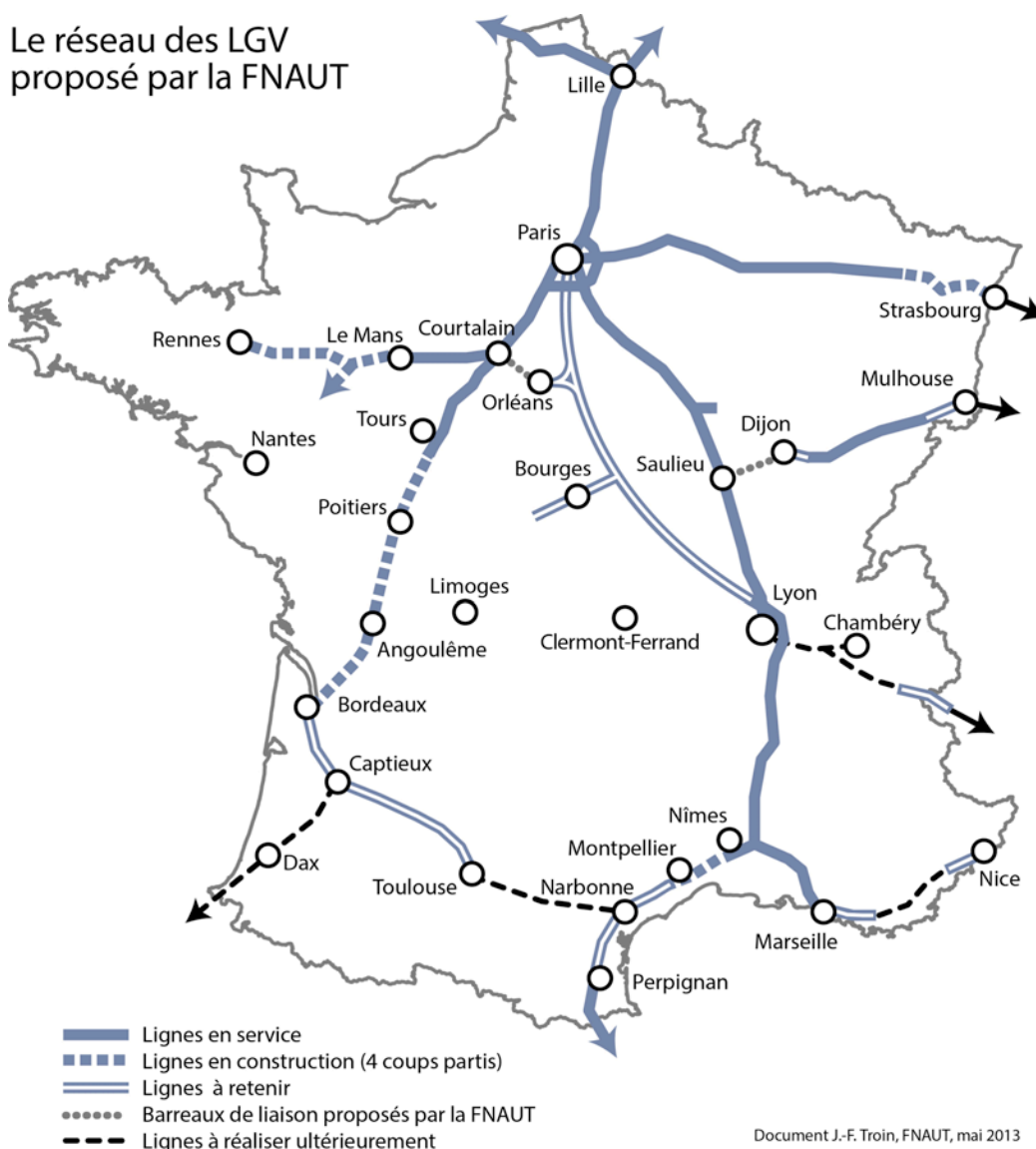
Aujourd'hui, le réseau des LGV n'est pas connexe (la LGV Rhin-Rhône est actuellement isolée des autres LGV ; il en est de même de la LGV Atlantique) : les TGV intersecteurs doivent donc utiliser des lignes classiques sur une part de leur trajet, ce qui limite leurs performances.

Dans un proche avenir (2016-2017), les mises en service successives des LGV Est-2^{ème} phase, BPL (Le Mans-Rennes) et SEA (Tours-Bordeaux) vont donner une attractivité supplémentaire aux TGV diamétraux. La durée du trajet Strasbourg-Paris sera en effet réduite de 30 minutes,

celle du trajet Paris-Rennes de 35 minutes, celle du trajet Paris-Nantes de 10 minutes, et celle du trajet Paris-Bordeaux de 50 minutes (soit un gain de temps total spectaculaire de 1h20 sur la liaison Strasbourg-Bordeaux). *Ces gains de temps pourront être mis à profit pour augmenter la fréquence de desserte de certains arrêts intermédiaires.*

Les TGV diamétraux utilisant la ligne Massy-Valenton seront donc mieux remplis et l'offre pourra se développer si elle est fiabilisée, malgré le renouveau de la concurrence de l'avion à bas coût (le trajet moyen effectué par TGV intersecteur étant de 700 à 800 km, la concurrence du covoiturage est moins forte que celle de l'avion ; les nouveaux services d'autocar ne concurrencent pas directement les TGV intersecteurs).

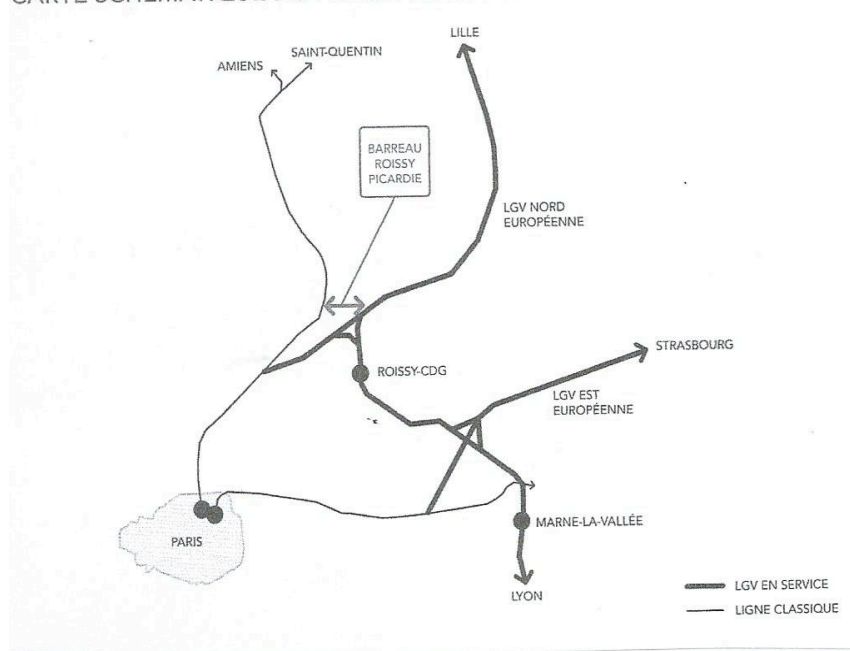
Il est par ailleurs souhaitable de compléter le réseau des LGV afin de compléter ou de créer de nouvelles transversales à grande vitesse. La carte ci-dessous illustre les propositions de la FNAUT.



A court terme, il faut lancer le prolongement de la branche est de la LGV Rhin-Rhône sur 35 km, de Belfort (Petit Croix) à Lutterbach (son prolongement ouest sur 15 km de Villers-les-Pôts à Genlis, évalué à 300 millions d'euros pour un gain de temps de 2 à 3 minutes, est d'un intérêt beaucoup plus contestable) ; cette opération chiffrée à 800 millions d'euros permettrait d'accélérer à la fois les TGV radiaux Paris-Suisse et les TGV Strasbourg-Lyon/Marseille, et peut-être de créer des relations TGV intersecteurs au départ de Zurich vers le sud de la France.

La ligne **Roissy - Picardie** est une ligne nouvelle de quelques kilomètres, offrant un lien entre la LGV Interconnexion Est et la ligne Paris-Creil-Amiens au nord de Roissy. Elle mettra le sud du département de l'Oise à 20 minutes de la zone aéroportuaire contre plus d'une heure aujourd'hui par voie ferrée en passant par Paris. Elle permettra de créer des TGV intersecteurs ayant Creil pour origine ou terminus.

CARTE SCHÉMATIQUE DU PROJET ROISSY-PICARDIE



A moyen terme, deux gros investissements devraient permettre d'obtenir une transversale sud à grande vitesse :

- la construction de la LGV Bordeaux-Toulouse, indispensable par ailleurs pour desservir Toulouse, 4^{ème} agglomération française ; cette LGV permettrait de prolonger certains TGV diamétraux jusqu'à Toulouse ;
- la construction de la LGV Montpellier-Perpignan, avec une première phase Montpellier-Narbonne (la section Toulouse-Narbonne, qui apporterait un gain de temps de 30 minutes environ, semble intéressante mais moins urgente).

Quand le réseau des LGV aura été complété, on pourra créer une relation TGV sur l'ensemble de la transversale sud Bordeaux-Nice, desservant Toulouse (correspondance TGV vers Barcelone), Montpellier (correspondance vers Lyon), Marseille et Toulon. La desserte des villes moyennes situées sur la transversale sud (Agen, Narbonne, Béziers, Nîmes, Avignon) est du ressort des trains Intercités cadencés.

A plus long terme, en supposant la LGV POCL réalisée (suivant le tracé médian actuellement retenu par SNCF Réseau), la FNAUT a proposé de la compléter par deux barreaux :

- une transversale intégralement à grande vitesse passant par Orléans peut être créée, à moindre coût, en construisant un barreau de 50 km Orléans-Courtalain, reliant la LGV Atlantique et ses prolongements vers l'Ouest et le Sud-Ouest au POCL, c'est-à-dire Nantes, Rennes et Le Mans à Lyon et à tout le sud-est de la France (Rennes-Lyon en 3 heures) ;
- la désaturation de la LGV Paris-Lyon par le POCL rend crédible la proposition de la FNAUT pour remplacer, tout en en sauvegardant les fonctionnalités radiale et transversale, les branches Rhin-Rhône Ouest et Sud par un barreau Dijon-Saulieu de 60 km reliant directement la LGV Rhin-Rhône à la LGV Paris-Lyon.

Via le barreau proposé, la durée du trajet Strasbourg-Lyon sans arrêt serait de 2h45 avec un arrêt à Dijon, au lieu de 3h25 depuis l'ouverture du petit shunt de Mulhouse et 3h10 avec la branche Est complète. Par rapport à la branche Sud, le passage par Saulieu ferait donc perdre environ 20 mn pour un détour d'environ 90 km, mais il ferait quand même gagner près de 30 mn par rapport à une situation où seule la branche Est complète serait réalisée.

Le barreau LGV Dijon-Saulieu serait utilisé à la fois par les TGV radiaux et transversaux avec des performances comparables à celles du dispositif Rhin-Rhône à trois branches, bien plus coûteux et, contrairement à la branche Sud, il offrirait à la liaison transversale l'apport essentiel de la clientèle de Dijon.

3.3.4 Les gares TGV « exurbanisées »

Deux situations se présentent :

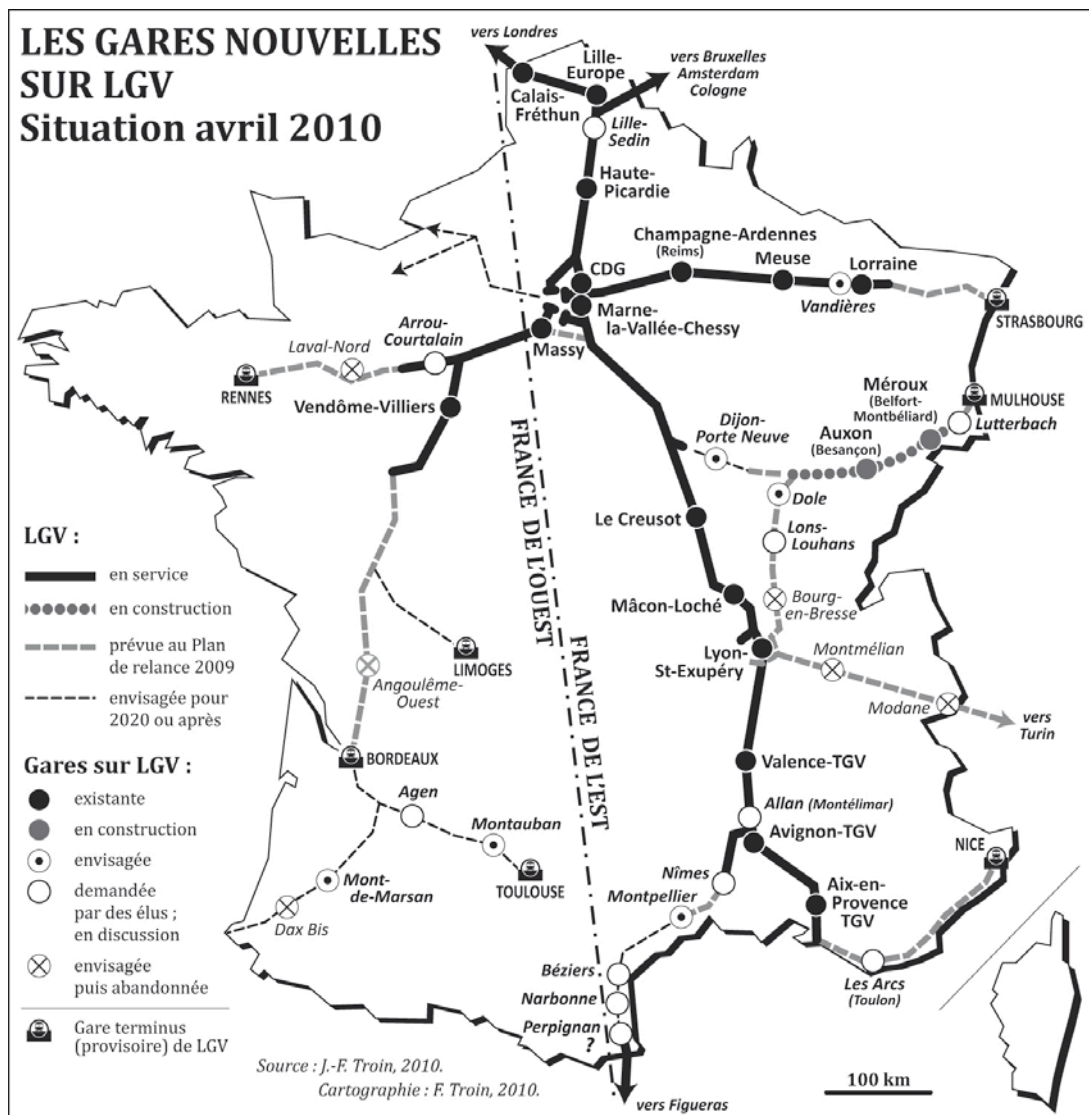
- ou bien la gare est ou sera bientôt desservie par un TER (Besançon, Belfort, Valence, Avignon) ou un tramway (Reims) la reliant à la gare centrale ;
- ou bien la gare est implantée en rase campagne, et accessible uniquement par des navettes routières et depuis certaines villes seulement (TGV – Haute-Picardie, Meuse-TGV, Louvigny, Le Creusot-TGV, Mâcon-TGV).

De nombreux projets de gares TGV exurbanisées existent : Manduel, Montpellier, Béziers, Narbonne, Allan-Montélimar, Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax, Arras.

Les gares TGV exurbanisées relèvent de deux logiques complémentaires.

- Dans une logique d'aménagement du territoire, ces gares ont été réclamées par des élus dans l'espoir d'attirer de nouvelles activités, en particulier des implantations industrielles de pointe, comme s'il suffisait d'offrir aux investisseurs du foncier à bon marché et un lien rapide avec Paris. Le bilan de cette démarche est généralement décevant.

- La logique de la SNCF est purement commerciale. Un arrêt du TGV dans une gare centrale allonge davantage le temps de parcours de bout en bout qu'un arrêt sur une LGV. D'autre part une gare TGV périphérique ou rurale offre une meilleure accessibilité routière et permet de disposer de fortes disponibilités en parkings. Elle est susceptible de desservir un hinterland plus vaste que celui d'une gare centrale.



Mais on constate que la création de ces gares périphériques, qui attirent certes un trafic notable, a fait apparaître un nouveau maillage ferroviaire, de plus en plus indépendant du maillage classique, le passage de l'un à l'autre impliquant des ruptures de charge. Ces gares-aéroports constituent, en quelque sorte, une *négation de l'interopérabilité*.

La rupture de charge rail-route est dissuasive (23 minutes minimum entre les gares de Champagne-Ardenne TGV et Reims) et peut faire préférer l'automobile même pour un déplacement à longue distance : la connexion TGV-TER (qui, en dehors des gares franciliennes et du cas particulier de Calais-Fréthun, n'existe qu'à Reims, Besançon et Valence) est bien l'élément essentiel qui a été négligé dans la conception des gares TGV et doit être rétabli ou amélioré.

A noter que la ligne franco-suisse Belfort-Delle va être rouverte pour permettre un accès ferroviaire à la gare TGV de Belfort (de Méroux-Moval).



A défaut de desserte par la gare-centre, seule une gare située à l'intersection d'une LGV avec une ligne existante a du sens. Résultat de recherches d'économies négligeables à l'échelle de projets de plusieurs milliards d'euros ou d'exigences de collectivités locales peu soucieuses de l'intérêt général, ces gares induisent, pour la plupart des usagers, une perte de temps qui annule en grande partie (voire en totalité, cas de Besançon) les gains de la grande vitesse.

Comme la FNAUT le lui avait suggéré de longue date, la Cour des Comptes s'est intéressée aux gares TGV implantées à la campagne, sans connexion avec le réseau classique (il s'en faut parfois de quelques centaines de mètres), donc accessibles uniquement par la route : soit par de rares navettes d'autocar soit, en pratique, en voiture comme en témoigne la surface des parkings qui enveloppent ces gares.

Le cas du parking du Creusot TGV, saturé, est typique. Des travaux de réaménagements et d'agrandissement sont prévus en 2016, financés par la communauté urbaine Le Creusot/Montceau et la SNCF. Mais le parking gratuit aujourd'hui sera payant demain.

Une gare TGV implantée à la campagne déstabilise l'existant en l'affaiblissant, alors qu'une gare TGV connectée au réseau classique peut le consolider.

- Dans son rapport annuel 2013, la Cour dénonce ainsi le positionnement « surprenant » de la gare lorraine de Louvigny, à 15 km à l'est de la ligne Nancy-Metz. Mais elle critique le projet de déplacement de la gare TGV à Vandières, au croisement de la LGV Est avec la ligne Nancy-Metz, sous prétexte qu'il existe déjà une gare à Louvigny. Comprenez qui pourra...

- Dans son rapport d'octobre 2014, la Cour dénonce à nouveau le positionnement absurde des gares nouvelles TGV en rase campagne : des bêtises qu'il faudra bien corriger à grands frais, en Lorraine, au Creusot et à Aix-en-Provence (c'est déjà fait en Avignon) et qui, d'Agen à Nîmes, se reproduisent sous la pression d'élus locaux plus préoccupés de prestige que de l'intérêt des voyageurs.

Les gares desservies par les TGV intersecteurs

Les gares, dites d'interconnexion, de TGV - Haute Picardie et Louvigny-TGV ne sont desservies que par des TGV intersecteurs. Celle de Meuse-TGV est reliée aussi à Paris.

- La gare **TGV - Haute Picardie** a été implantée sur la LGV Nord, à mi-chemin entre Amiens et Saint-Quentin, au carrefour des autoroutes A1 Paris-Lille et A29 et à proximité de la N29, d'où son accès très facile en voiture depuis Amiens, Saint-Quentin, Compiègne et Péronne. Mais la possibilité d'une bonne connexion TGV-TER a été ignorée alors que la LGV croise, à Chaulnes, 6 km plus au sud, la ligne transversale Amiens-Tergnier-Laon/Saint Quentin (un accès TER direct depuis Saint-Quentin était prévu par la construction du raccordement de Jussy évitant un rebroussement à Tergnier). Cette ligne pourrait desservir la gare TGV au prix d'une déviation (selon le principe du projet VFCEA au Creusot, voir ci-dessous).

- La gare **Meuse-TGV** est totalement isolée au milieu des bois : telle une chapelle dans les collines, elle dresse son clocher en bois à mi-chemin de Verdun à 27 km au nord et Bar-le-Duc à 30 km au sud. La création de cette gare a engendré un éclatement des points de départ vers Paris. Ainsi Bar-le-Duc, depuis l'arrivée du TGV Est, a perdu 4 allers-retours avec la capitale, et ses habitants prennent aujourd'hui le train pour Paris, en fonction des horaires proposés, à Bar-le-Duc, à Saint-Dizier ou à la gare Meuse-TGV. On peut se demander s'il ne faut pas fermer cette gare et améliorer l'accès à Reims-TGV depuis Bar-le-Duc et Verdun (ce qui suppose la réouverture de la ligne Verdun-Châlons-en-Champagne et l'aménagement du raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple)

- La gare **Lorraine-TGV**, encore plus aberrante, a été située à Louvigny, dans les champs, à mi-chemin de Metz et Nancy, avec l'objectif initial de développer l'aéroport voisin en l'alimentant en fret express ferroviaire ! Si Nancy et Metz disposent de navettes routières (peu pratiques) de rabattement sur cette gare, ce n'est pas le cas des villes petites et moyennes de Lorraine, c'est-à-dire la moitié de la population de la région. Sa localisation s'imposait à Vandières, 10 km plus à l'ouest, au croisement de la LGV Est avec la ligne Nancy-Metz, véritable axe structurant de la Lorraine où passent chaque jour une centaine de trains TER desservant directement un million d'habitants. L'erreur n'est pas irréversible mais sa correction est actuellement bloquée de manière incompréhensible, bien que le dossier soit bouclé techniquement et financé, et qu'il dispose de toutes les autorisations administratives nécessaires.

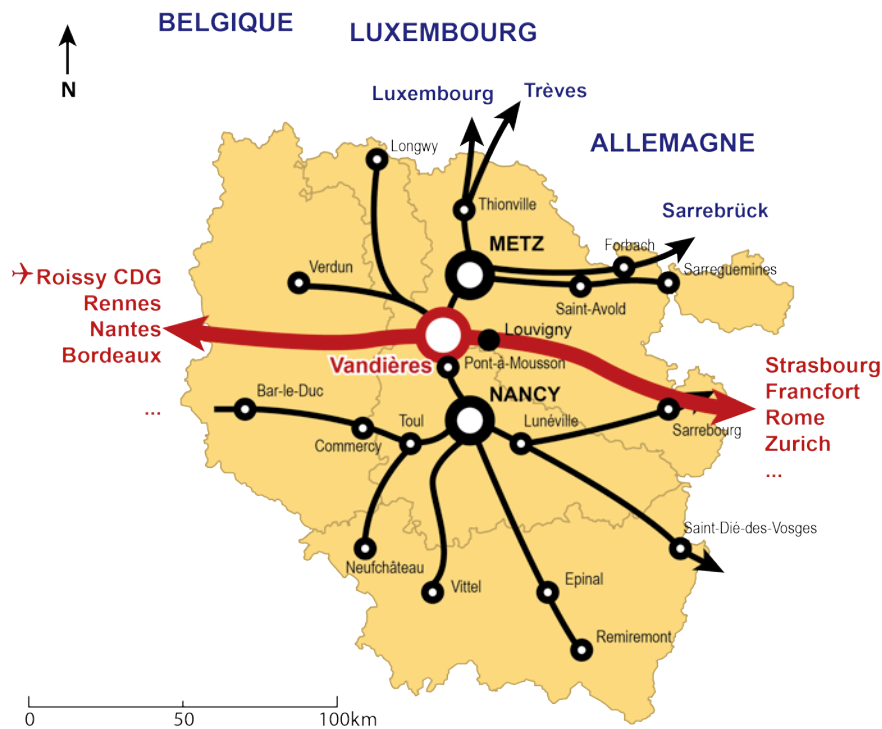
Dès l'origine, la gare de Louvigny a été considérée comme une halte provisoire, selon le protocole signé le 7 novembre 2000 par les financeurs de la LGV Est et prévoyant la construction de la gare TGV-TER Lorraine de Vandières. Cette dernière, reliée à pratiquement à toutes les gares de Lorraine, du Luxembourg et de la partie ouest de l'Allemagne, occupe une position stratégique.

Elle a été déclarée d'utilité publique par un décret du 28 mars 2011, et un financement intelligent (une faible hausse de la TICPE régionale) a été mis au point en 2014. Les travaux pouvaient donc être lancés dès 2015 par le Conseil régional de Lorraine, maître d'ouvrage.

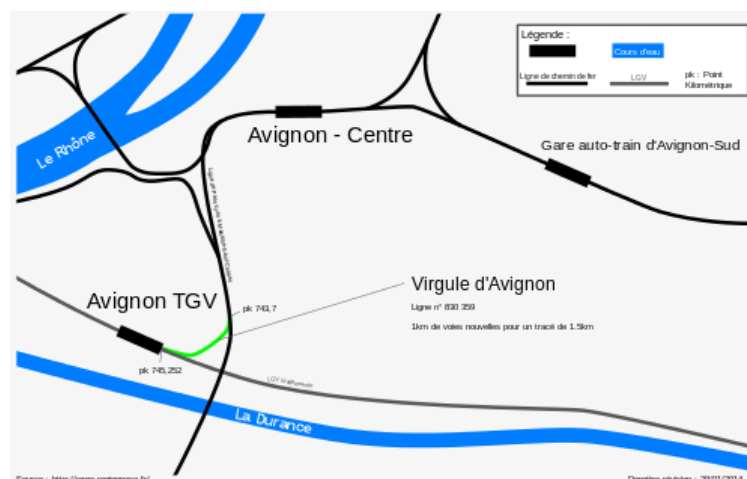
Or celui-ci a subitement décidé de lancer une consultation publique sur le projet. Cette consultation publique a eu lieu le 1^{er} février 2015, avec un taux de participation inférieur à

10 % et un résultat légèrement négatif, et le projet a été reporté au-delà des prochaines élections régionales. Cette décision rend donc inutiles les études techniques, les efforts pour dégager un financement, les travaux préparatoires déjà réalisés sur le site de Vandières (23 millions d'euros). Elle ne tient aucun compte de l'intérêt des voyageurs lorrains et des visiteurs venant d'autres régions françaises, de pays voisins ou de plus loin par Roissy (le projet est en fait d'intérêt national).

LA GARE DE VANDIERES, AU CROISEMENT TER-TGV



- La gare d'Avignon-TGV est longtemps restée isolée du réseau classique. Réclamée de longue date par la FNAUT PACA, la construction récente de la virgule, raccordement entre la gare TGV et la ligne classique Tarascon-Avignon Centre, a modifié la desserte locale TER : dorénavant, le TER donne un accès direct à la gare TGV depuis Cavaillon, Miramas, Salon, l'Isle-sur-Sorgue, Saint-Saturnin d'Avignon et Carpentras.



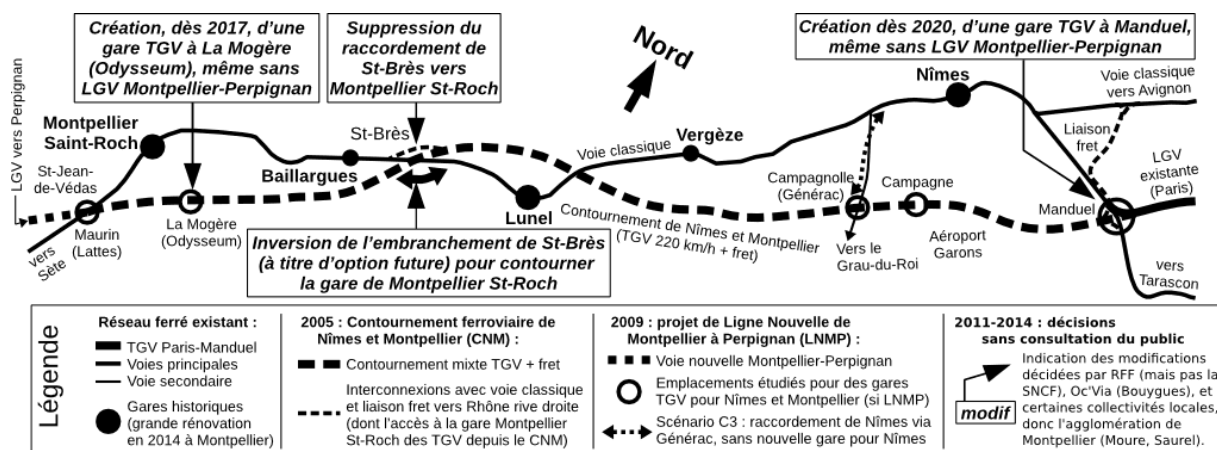
- La gare d'**Aix en Provence-TGV** a été créée sur le plateau d'Arbois, au nord de Marseille. Elle n'est alimentée que par des navettes de bus, des taxis et des voitures, suite à des travaux routiers gigantesques (plus de 3 000 places de stationnement).

Les collectivités locales ont progressivement mis en place des navettes desservant la gare routière d'Aix-en-Provence, située elle-même à 500 m de la [gare SNCF d'Aix-en-Provence](#) ; l'aéroport Marseille-Provence ; [Salon-de-Provence](#), [Vitrolles](#), [Saint-Maximin](#), [Brignoles](#), et même des villes de [Haute-Provence](#) (4 allers-retours par jour jusqu'à [Manosque](#) et [Digne](#)).

Le trafic automobile induit est important du fait de l'éloignement des centres urbains et du coût prohibitif des parkings, il conduit à un engorgement des énormes parkings existants. Ici encore, à quelques km près, on s'est privé d'une connexion possible avec une ligne existante, certes dénivelée, Rognac-Aix, qui pouvait être rouverte au trafic voyageurs et permettre de constituer une sorte de RER joignant Aix à l'aéroport de Marignane via la gare TGV. Mais, afin de desservir le technopôle déjà prévu plus au sud sur le plateau d'Arbois, la gare a été placée au croisement de la LGV avec la D9 Aix-Vitrolles : une fois de plus, c'est l'accessibilité routière qui a été privilégiée. Certes la création d'une nouvelle voie ferrée, se branchant sur la voie Aix-Rognac, a été envisagée pour desservir la gare TGV. Mais ce projet coûteux n'a pas encore abouti. Il a même été envisagé de raccorder cette ligne à la LGV et de desservir directement Aix-en-Provence par quelques TGV quotidiens.



- Mais il y a plus grave : le contournement de Nîmes et Montpellier, dont la construction vient de démarrer, ne comporte aucun raccordement direct à la gare centrale Saint-Roch de Montpellier puisque la bretelle de Saint-Brès ne sera pas construite ; les TGV ne desserviront que **la gare nouvelle de Montpellier**, excentrée à Odysseum (gare de La Mogère).



Pour aller de Paris à Sète, un voyageur devra s'arrêter à la gare TGV de Montpellier, puis prendre le futur tramway pour rejoindre la gare de Montpellier centre, soit une augmentation du trajet de 50 minutes.

De nouvelles gares TGV en Ile-de-France ?

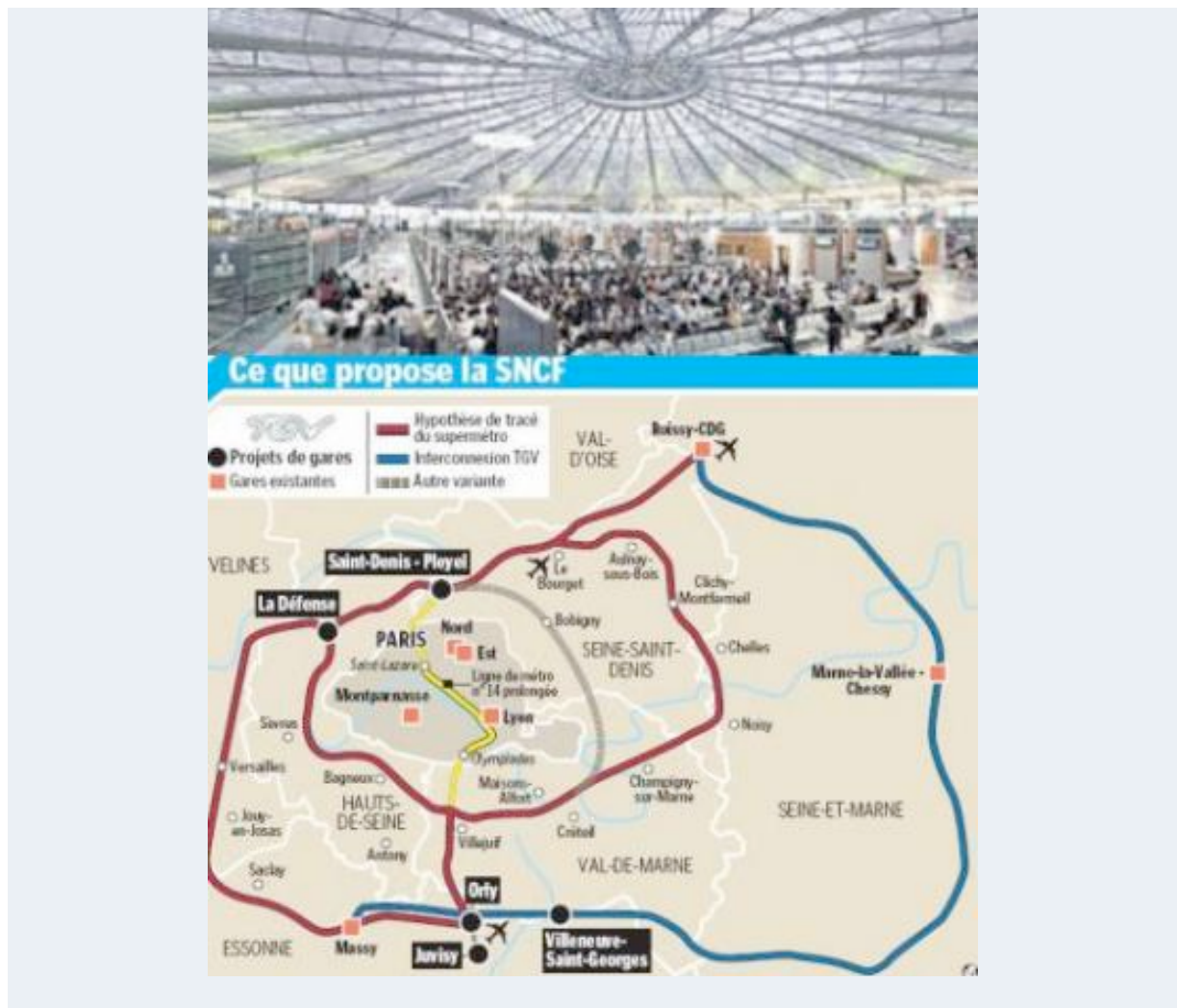
Le réseau des LGV doit être bien connecté au réseau francilien des RER. Des gares nouvelles TGV semblent nécessaires, *mais pas nécessairement des gares dédiées aux TGV*. Toutes les grandes lignes ont besoin de gares en couronne d'Ile-de-France et, quand il en existe pour elles, il faut voir comment on peut y faire arrêter des TGV radiaux ou diamétraux (ce qu'on a fait à Versailles Chantiers pour le TGV Marseille – Le Havre).

Des LGV d'interconnexion Nord et Ouest manquent au schéma des LGV. Dans son ouvrage sur la grande vitesse ferroviaire, Michel Lebœuf présente une esquisse de rocade TGV de Paris, avec des gares nouvelles au Bourget, à Saint Denis, Cergy, Nanterre-La-Défense, Saint-Germain-en-Laye, Versailles, Juvisy ou Villeneuve-Saint-Georges. Ces nouvelles gares TGV complèteraient celles de Roissy, Massy et Marne-la-Vallée-Chessy.

Il s'agit à la fois de soulager les gares parisiennes (Nord, Est, Lyon et Montparnasse), au bord de la saturation et de faciliter l'accès des Franciliens et des visiteurs au TGV. Selon la SNCF, « 80 % des Franciliens résident en dehors de Paris intra-muros. Nous voulons que, demain, ils puissent prendre le TGV près de chez eux. Notre rêve est d'avoir 12 gares TGV pour les 12 millions de franciliens ».

- Le projet le plus audacieux est celui de la gare TGV de La Défense (Hauts-de-Seine) qui permettrait aux cadres du quartier d'affaires de rejoindre en un temps record Roissy, Eurostar et Thalys.
- Les habitants du quart nord-ouest de l'Ile-de-France n'auraient plus à aller à Paris pour prendre le TGV. De Cergy (Val-d'Oise), par exemple, ils ne seraient plus qu'à 1 h 40 de Lille.
- Une gare TGV dans la Plaine-Saint-Denis (Seine-Saint-Denis) serait connectée aux lignes de RER, au métro automatique de la ligne 14 (Météor).
- Les habitants de la banlieue sud-est iraient prendre le TGV à Villeneuve-Saint-Georges (Essonne).

Le projet est cohérent avec le Grand Paris. Implantées dans les zones porteuses (en particulier La Défense et la Plaine-Saint-Denis), les nouvelles gares TGV seraient desservies par la rocade de métro automatique. Autre argument : en étant ainsi relié au réseau européen des TGV, le Grand Paris pourrait plus aisément rivaliser avec Londres ou Francfort.



3.4 L'exploitation des TGV intersecteurs : la politique commerciale (voir annexe A13)

Les chances de succès des TGV intersecteurs sont importantes si on développe les possibilités de cabotage. En effet, ces TGV ne seront jamais concurrentiels face à l'avion pour les relations de bout en bout. Par contre le covoiturage a un potentiel limité sur les axes province-province car l'offre de covoiturage est faible en raison de la faiblesse des flux et de la longueur des trajets (de l'ordre de 700 km en moyenne). D'autre part, les services d'autocar proposés par les transporteurs routiers hors SNCF elle-même) semblent peu concurrents des TGV intersecteurs.

3.4.1 Information des voyageurs

Les TGV intersecteurs sont souvent supprimés en cas de grèves. Quant à la promotion commerciale, elle a été très lacunaire, parfois même quasiment inexistante, surtout si on la compare à celle des nouvelles offres radiales.

Nous laissons ici de côté les initiatives souhaitables pour valoriser l'offre générale TGV, radiale ou province-province, telles qu'une simplification de la tarification ou une meilleure information sur les horaires et les tarifs, voire une baisse générale des tarifs à l'image d'une initiative récente de la RENFE : une baisse de 15 % des tarifs de l'AVE s'est traduite par des gains de clientèle (+ 20 %) et de recettes.

Notons cependant que l'information sur l'offre TGV province-province est d'autant plus importante que cette offre est très mal connue du public, à commencer par le public francilien,... et que *la SNCF a supprimé récemment son livret consacré aux TGV Intersecteurs*.

L'ignorance des Français en matière de géographie est bien connue. Mais la SNCF n'a jamais rien fait pour corriger cette ignorance en matière ferroviaire, elle ne publie même pas un « vrai » plan de son réseau, seuls des plans schématiques du genre plan du métro sont disponibles. Michelin a compris depuis longtemps l'importance des cartes routières qui donnent envie à l'automobiliste de se déplacer en voiture et, aujourd'hui, le GPS facilite encore ses déplacements...

Nous avons découvert par hasard le récapitulatif de l'offre de TGV intersecteurs (mélangée de manière difficilement lisible avec les offres Intercités et TER) :

<http://www.sncf.com/fr/trains/tgv/horaires-travaux-lignes>

Le guide Europe de la SNCF (février 2015) est de qualité médiocre. La carte de la page 14 laisse croire qu'il existe des dessertes directes Bruxelles-Perpignan ou Bruxelles-Toulon alors qu'il faut changer à Paris, Lyon, ou Montpellier ou Marseille. Page 30, les liaisons directes France-Espagne (depuis Paris, Marseille, Toulouse) ne sont même pas citées. Aucune carte n'illustre les services Thalys et Lyria. Aucun horaire n'est donné. A l'inverse, le guide « Europe » et les logiciels de vente de billets ignorent totalement les liaisons transfrontalières non-TGV : Lille-Anvers ou Lille-Namur en TER de la SNCB par exemple...

3.4.2 La tarification

L'utilisation des TGV diamétraux peut être intéressante sur le plan tarifaire grâce à la possibilité d'obtenir un billet Prem's sur l'ensemble du parcours (offre qui serait pas forcément disponible sur les deux trains empruntés dans le cas de relations établies par correspondance à Paris). À titre d'exemple, sur le site voyages-sncf.com consulté le 5 janvier 2011 pour un voyage le 10 février sont proposés sur la plage horaire 16h30 – 20h10 des billets Prem's à 22 euros pour le TGV direct et des billets entre 43 et 67,40 euros les trois autres relations établies par correspondance à Paris. Une perception unique est demandée pour le supplément vélo.

Inversement, la tarification n'est pas sans incidence sur la perception par la clientèle de la fréquence de l'offre et peut parfois – lorsqu'ils en ont la possibilité – conduire les voyageurs à se reporter sur des relations établies avec rupture de charge à Paris ou sur des trains Corail (par exemple sur Lyon-Tours).

Il est donc souhaitable que l'offre tarifaire de la SNCF donne un avantage aux TGV diamétraux, elle y a intérêt car elle peut ainsi soulager les gares parisiennes, et que ses

avantages tarifaires et offres promotionnelles soient aussi intéressants sur les relations transversales que sur les relations radiales.

3.4.3 Les arrêts

Contrairement aux dessertes radiales sur lesquelles la proportion de voyageurs professionnels, attirée par la vitesse, est élevée, les dessertes TGV intersecteurs s'adressent à une clientèle plus variée pour au moins deux raisons :

- ces dessertes intersecteurs sont moins compétitives de bout en bout par rapport à l'avion que les dessertes radiales ;
- et surtout, la forte concentration des sièges sociaux des grandes entreprises en Ile-de-France fait que les liaisons radiales captent l'essentiel des déplacements professionnels.

La clientèle des TGV intersecteurs est donc une clientèle au caractère familial très marqué qui voyage pour motifs personnels, donc plus sensible en moyenne au confort lié à l'absence de rupture de charge, en particulier à Paris, qu'à la durée du trajet.

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 et la fréquentation des TGV. Ce mode d'exploitation permettrait également d'optimiser la capacité du réseau dans le cadre du cadencement.

Une étude a été réalisée par la FNAUT en 2010 sur l'exploitation des TGV diamétraux : un long travail de collecte d'informations fiables sur les jours de circulation et les arrêts a été effectué par Jean-Marie Tisseuil.

Cette étude a mis en évidence des défauts d'exploitation de ces TGV, la SNCF privilégiant la réduction des temps de parcours de bout en bout à la desserte des villes intermédiaires, ce qui ne permet pas de maximiser la clientèle, surtout intéressée par le confort d'une liaison directe de bout en bout ou la possibilité de faire du cabotage entre villes intermédiaires situés sur l'itinéraire global (les TGV intersecteurs sont souvent peu remplis quand ils quittent la ville de départ, les échanges sont nombreux dans les gares franciliennes et essentiels à l'existence de ces TGV, le cabotage province-province est faible).

En utilisant les informations données par le site <http://www.sncf.com/fr/trains/tgv/horaires-travaux-lignes>, difficile à lire car chaque fiche décrit plusieurs itinéraires et ne concerne pas que des TGV, nous avons constaté que ces défauts subsistent.

- Beaucoup de circulations sont périodiques, ce qui rend les horaires peu lisibles.
- Les correspondances à Massy se font avec un délai excessif de 30 minutes. Une adaptation des horaires peut limiter ce délai.
- Les arrêts ne sont pas systématiques. Un renforcement des dessertes de cabotage est nécessaire, la desserte des villes intermédiaires étant assurée aujourd'hui par « saupoudrage », ce qui en limite la fréquence.

Ainsi le TGV Bordeaux-Strasbourg de 7h23 dessert 7 gares : Angoulême, Poitiers, Saint-Pierre-des-Corps, Massy puis, comme le Nantes-Strasbourg, Marne-la-Vallée, Champagne-Ardenne TGV et Lorraine TGV. Celui de 9h23 ne dessert pas Marne-la-Vallée. Celui de 15h23 dessert en plus le futuroscope de Poitiers et Meuse-TGV, soit 9 gares.

Les TGV Nantes/Rennes-Strasbourg desservent Angers ou Laval, Le Mans, Massy, Marne-la-Vallée, Champagne-Ardenne TGV et Lorraine TGV, mais pas muse-TGV. Certains Nantes-Strasbourg desservent aussi Roissy, où ils rebrousse.

De la même manière, les gares de Carcassonne et Sète ne sont desservies que par certains TGV en provenance de Toulouse. La gare de Valence-TGV n'est pas desservie par certains TGV Nice-Lille ou Bruxelles, si bien que pour aller de la Côte d'Azur à Grenoble, il faut passer par Lyon.

Le TGV Francfort-Marseille dessert Chalon-sur-Saône et Aix-TGV mais ni Dijon ni Mâcon Ville. Le TGV Bâle-Marseille dessert Dijon et Mâcon Ville, mais ni Chalon-sur-Saône ni Aix TGV. Une desserte systématique de Dijon semble indispensable.

Des arrêts trop peu nombreux

(texte écrit en 2011 dans « Les perdants du TGV »)

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, et qu'il a existé un TGV intersecteur direct Lyon-Poitiers. Aujourd'hui, le trajet Lyon-Poitiers (en 4h11 au mieux) nécessite une correspondance à Marne-la-Vallée ou Massy.

Les TGV transversaux Metz-midi : 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 Toul (gare de correspondance pour les Meusiens) pour les deux TGV, Neufchâteau pour le TGV PACA et Culmont-Chalindrey, ce qui supprime des

correspondances avec la ligne Paris-Bâle et en particulier pour les villes situées à l'ouest, dans la vallée de la Marne. Auparavant, on pouvait aller de Nancy à Dijon par un train Corail et il s'arrêtait à Toul et Neufchâteau. Aujourd'hui, non seulement le TGV ne s'arrête plus mais en plus il met deux minutes de plus pour faire Dijon-Nancy et aucun autre train n'assure la relation Nancy-Dijon.

Les dessertes, comme sur Dijon-Lyon ne sont plus conçues que pour les longues distances au sud de Lyon, Lorraine-PACA et Lorraine - Languedoc-Roussillon et deviennent très mal positionnées pour le seul axe Metz-Lyon.

3.4.4 Les correspondances ferroviaires

On constate que les trafics potentiels n'ayant pas Paris pour origine ou destination sont beaucoup plus faibles que les trafics radiaux Paris-province. Ainsi les actuels TGV diamétraux tels que le Bruxelles-Côte d'Azur ou le Bruxelles-Bordeaux ne sont viables économiquement que parce qu'ils sont alimentés par cabotage dans la région parisienne, où de nombreux voyageurs montent et descendent à Roissy, Marne-la-Vallée ou Massy.

La qualité des correspondances est essentielle. C'est la raison pour laquelle la plupart des TGV intersecteurs passent par Marseille – Saint-Charles et Lyon – Part-Dieu (de nombreuses montées et descentes sont observées dans ces gares, comme dans les gares franciliennes), et non respectivement par La Blagnac et Saint-Exupéry. Ils continueront à passer par Marseille et Toulon le jour où la LGV PACA sera en service.

La gare de la Blagnac est bien desservie par les transports urbains marseillais et les TER à destination d'Aubagne et Toulon mais, pour les autres correspondances, on est obligé de prendre le métro pour rejoindre la gare de Saint-Charles pour pouvoir prendre un TER pour Aix ou Miramas par Rognac ou la Côte Bleue.

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 Toul (gare de correspondance pour les Meusiens) pour les deux TGV, Neufchâteau pour le TGV PACA et Culmont-Chalindrey, ce qui supprime des correspondances avec la ligne Paris-Bâle et en particulier pour les villes situées à l'ouest, dans la vallée de la Marne.

Auparavant, on pouvait aller de Nancy à Dijon par un train Corail et il s'arrêtait à Toul et Neufchâteau. Les dessertes, comme sur Dijon-Lyon, ne sont plus conçues que pour les longues distances au sud de Lyon, Lorraine-PACA et Lorraine - Languedoc-Roussillon et deviennent très mal positionnées pour le seul axe Metz-Lyon.

Entre Lille-Flandres et Lille-Europe, une liaison hectométrique à travers le quartier d'Euralille rendrait de grands services. A Nice, la gare des Chemins de fer de Provence (ligne Nice-Digne) a été reculée de 300 m vers l'ouest, pour créer un grand parking (d'une grande

laideur). Aujourd'hui à 800 m de la gare SNCF, elle n'est pas desservie par le tramway (l'ancien emplacement l'était), et elle est difficile à trouver dans un quartier de petites rues.

Des hubs de correspondances pour les TGV intersecteurs ?

La desserte des villes intermédiaires étant assurée aujourd'hui par « saupoudrage », ce qui en limite la fréquence, nous avons proposé ci-dessus un renforcement des dessertes de cabotage. Le risque est évidemment de perdre le bénéfice de la grande vitesse en systématisant les arrêts intermédiaires des TGV intersecteurs.

Une autre solution serait d'établir des correspondances rapides, quai à quai, entre TGV caboteur et TGV direct dans des hubs. Cette formule suppose, pour l'île de France, de faire arrêter des TGV radiaux, directs et caboteurs, dans les gares desservies par les TGV intersecteurs, essentiellement Massy. Les habitants du Sud de l'île de France assureraient le succès commercial de cette innovation.

Il faudrait explorer la solution de TGV intersecteurs avec rebroussement dans des gares parisiennes en cul de sac. Cela n'implique pas forcément plus de temps perdu qu'un long détour. Exemple : un TGV intersecteur Normandie-Bordeaux ne dispose pas de raccordement sur la LGV Atlantique à Massy. Le faire passer par Montparnasse est peut-être le moyen le plus rapide de le renvoyer vers la LGV. De plus quel meilleur hub de correspondance direct-caboteur lui offrir ? Il peut y avoir beaucoup d'autres opportunités de ce type à étudier. Au passage, cette idée tord le cou à la définition historique du TGV intersecteur ...

Il faudrait enfin évaluer l'acceptabilité d'un développement du trafic TGV en Île de France : comment rendre les nuisances urbaines du train moins répulsives ? Objectivement, elles sont moindres que celles des autoroutes urbaines et bien sûr que celles des avions, mais cela ne suffit pas à empêcher une mobilisation forte des riverains contre une opération de renforcement telle que la modernisation de la section Massy-Valenton. Rien n'est possible si la SNCF ne s'engage pas dans un programme volontariste de réduction du bruit, des nuisances visuelles et des effets de coupure.

3.4.5 La desserte des aéroports internationaux

Une meilleure desserte de l'aéroport de Lyon – Saint Exupéry par les TGV intersecteurs présente peu d'intérêt alors que le nœud de correspondance est situé à Lyon – Part Dieu (voir <http://www.lineoz.net/forum/viewtopic.php?f=9&t=20194>). Par contre une meilleure desserte d'Orly est nécessaire.

A court terme, un arrêt des TGV intersecteurs près d'Orly ne paraît pas indispensable, la distance entre la gare de Massy-TGV et l'aéroport d'Orly étant inférieure à 8 kilomètres. Par contre, selon une suggestion de la FNAUT Île-de-France, il serait très souhaitable de mettre en place une liaison performante par BHNS entre ces deux sites, qui permettrait aux voyageurs des TGV intersecteurs, en particulier ceux de l'ouest et du sud-ouest, d'accéder aux vols long-courriers et aux voyageurs aériens d'aller prendre ces TGV ou le RER à Massy.

La desserte des aéroports parisiens par les TGV intersecteurs ne va pas de soi, car beaucoup de vols long-courriers partent très tard le soir ou arrivent très tôt le matin. Il en résulte que beaucoup de rabattements des passagers aériens sur Roissy s'effectuent en voiture ou taxi.

Dans le projet de barreau sud d'interconnexion en Ile-de-France, sur l'itinéraire Massy-Valenton, il est prévu la construction d'une gare nouvelle, Orly serait alors desservi par les TGV intersecteurs et la ligne 14. Une autre gare est envisagée à Villeneuve-Saint-Georges, elle pourrait être desservie par les deux branches du RER D. Mais il est peu vraisemblable que le TGV desserve deux gares aussi proches que Massy et Orly.

Une meilleure desserte TGV des aéroports parisiens doit être accompagnée d'une collaboration renforcée entre la SNCF et les compagnies aériennes pour la mise en place de pré et post-acheminements par train.

A noter qu'une bonne desserte de Roissy peut être obtenue depuis Nancy ou Metz en arrêtant un plus grand nombre de TGV radiaux Nancy-Paris ou Metz-Paris à Reims-TGV où le voyageur peut trouver une correspondance pour Roissy.

3.4.6 De nouvelles dessertes

Dessertes intérieures

Les TGV Ouigo ont été lancés en 2013 et desservent aujourd'hui huit gares (Marne-la-Vallée, Lyon, Valence, Aix, Marseille, Montpellier, Nîmes et Avignon). A terme, quand le réseau des LGV aura été complété, on pourra créer une relation TGV sur l'ensemble de la transversale sud Bordeaux-Nice desservant Toulouse, Montpellier, (correspondances vers Lyon), Marseille et Toulon. La desserte des villes moyennes situées sur la transversale sud est du ressort des trains Intercités cadencés.

Dès 2017, on peut exploiter la mise en service des 4 nouvelles LGV et envisager, par exemple, des TGV pseudo-radiaux Ouigo Massy-Bordeaux ou des TGV diamétraux Le Havre-Bordeaux (mais il manque à Massy un raccordement à la LGV Atlantique vers le sud).

Cantonné jusqu'à présent aux relations entre Marne-la-Vallée et le sud-est de la France, Ouigo va donc étendre son réseau de destinations au nord et à l'ouest de l'Hexagone en 2016. Huit nouvelles gares (Tourcoing, TGV Haute Picardie, Nantes, Rennes, Le Mans, Angers, Roissy-Charles-de-Gaulle TGV et Massy TGV) seront desservies, avec au total 8 millions de voyages proposés sur l'année. Prix des billets : à partir de 10 euros (cinq euros pour les moins de 12 ans).

La création de TGV diamétraux amorcés à Amiens et desservant Creil et Roissy deviendra possible après la réalisation du projet Roissy-Picardie.

La FNAUT a approuvé cette stratégie low-cost de la SNCF, qui entend avec cette offre attractive récupérer des clients qui se sont tournés vers des modes de transports moins onéreux comme le co-voiturage et séduire 6 millions de voyageurs en 2016, grâce à la réduction des coûts (avec des trains dépourvus de 1^{ère} classe et de voiture bar) et en assurant

la fluidité de la circulation des trains, via l'embarquement anticipé pour garantir les départs à l'heure et le contrôle préalable des billets et bagages pour diminuer la fraude.



<http://www.lavoixdunord.fr/region/ouigo-des-tgv-a-10-euros-de-tourcoing-vers-rennes-ia26b58810n3139666>

<http://www.liligo.fr/magazine-voyage/ouigo-ouverture-de-8-nouvelles-destinations-10-euros-34013.html>

TER-GV

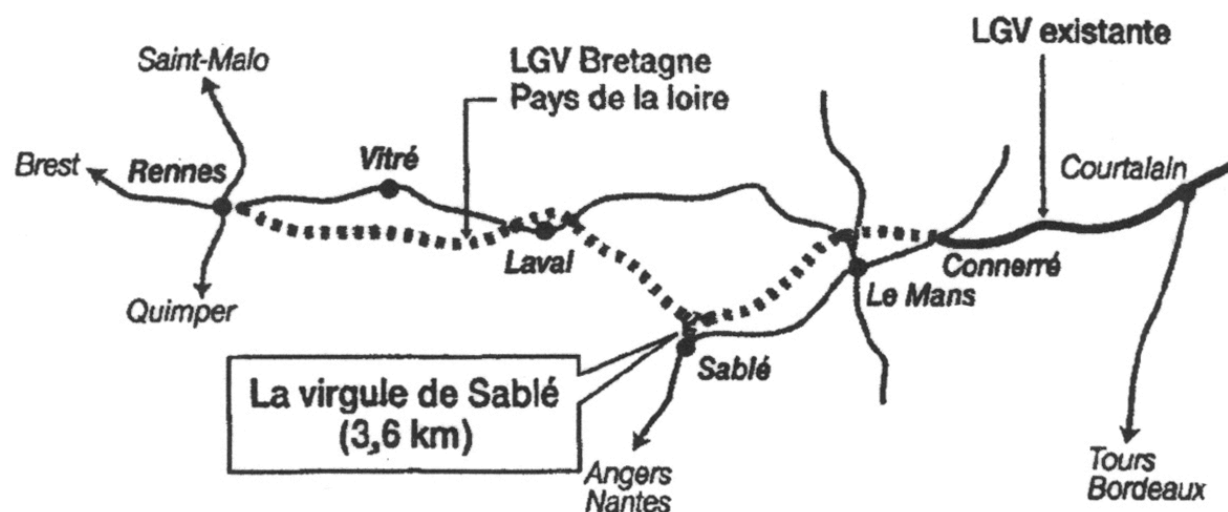
Il faut généraliser les TER-GV comme cela a été en Nord – Pas de Calais. Ces trains sont accessibles avec un supplément grande vitesse de 3 euros/jour, en sus du billet ou abonnement TER normal (donc sans place réservée bien sûr). Ils ont un succès considérable : Lille-Arras, Lille-Calais-Boulogne-Etaples-Berck, Lille-Dunkerque. Une liaison Lille-Calais s'effectue en 1/2h au lieu de 1h20 par TER classique.

Ce sont parfois des missions TGV isolées qui roulent à la demande de la Région, parfois des prolongements de TGV de/vers Paris (et alors à Lille Europe on vide et remplit presque entièrement le train), parfois un contingent de places achetées par la Région dans un TGV déjà prévu par la SNCF.

Remarque : les TER-GV sont bien des TGV roulant sur LGV, contrairement aux parcours terminaux de TGV sur lignes classiques tels que Arras-Hazebrouck-Dunkerque dont la moitié seulement est autorisée aux usagers du TER (on parle alors de « TER autorisé » et non de TER-GV).

La création de la virgule de Sablé, suggérée et défendue par la FNAUT dès 2000, permettra la création de relations de type TER-GV entre Rennes et Angers ou Laval et Nantes. Elle reliera en effet les branches Rennes et Sablé de la LGV Bretagne-Pays de la Loire en complétant le

triangle de raccordement des LGV Le Mans-Rennes et Le Mans-Sablé.



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 une grande ville de province) peuvent profiter aux villes moyennes du parcours.

Certaines LGV n'accueillant qu'un trafic limité pourraient être utilisées par des TERGV, à l'exemple de la pratique initiée par la région Nord - Pas-de-Calais, ou par la Grande-Bretagne sur la ligne reliant Eurotunnel à Londres.

Ainsi le futur barreau sud francilien, sur lequel la vitesse sera limitée à 200 km/h, pourrait être emprunté par des relations à grande vitesse internes à l'Ile-de-France. De même des relations Sens-Fontainebleau – Melun – Lieusaint -Villeneuve-Saint-Georges - Marne-la-Vallée – Roissy - (Creil dans le futur) pourraient emprunter la LGV d'interconnexion Est. On pourrait ainsi offrir une liaison directe et rapide avec Roissy à des millions d'habitants de la vallée de la Seine.

Dessertes internationales

Des relations nouvelles pourraient être créées, par exemple Marseille-Avignon-Grenoble-Turin-Milan en utilisant le raccordement de Montmélian évitant le passage par Chambéry, ou Barcelone-Genève en desservant en particulier Montpellier et Grenoble, comme l'a fait pendant plusieurs décennies le Trans Europ Express « Catalan Talgo » avec un réel succès.

Le TGV intersecteur Marseille-Metz pourrait être prolongé jusqu'à Luxembourg (563 000 habitants). On peut envisager un Toulouse-Genève prolongeant l'actuel Toulouse-Lyon (le canton de Genève compte 500 000 habitants).

La SNCF va créer en 2016 un TGV Strasbourg-Bruxelles (2 allers-retours par jour, trajet en 3h40), donnant à Lille une bonne correspondance pour Londres (trajet en 5h environ) et 2 AR quotidiens Metz-Luxembourg.

Nous n'avons pas examiné les problèmes de capacité du réseau qui apparaîtraient en Ile-de-France en cas de développement important de l'offre de TGV diamétraux (voir : atelier CPDP interco sud 2010.pdf). Ces problèmes seraient atténués par la construction de la LGV POCL qui déchargerait le tronçon Valenton-triangle de Coubert. Il faut aussi tenir compte de la saturation prévisible de la LGV Atlantique entre Massy et Courtalain à partir de 2017, date de mise en service des LGV Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux.

La SNCF a annoncé de nouvelles lignes pour rapprocher les « capitales de l'Union européenne », Strasbourg, Bruxelles et Luxembourg. Dès le 3 avril 2016, les usagers du rail français pourront bénéficier de deux allers et retours quotidiens entre les trois villes qui abritent le Parlement, la Commission et la Cour de justice de l'UE.

Dans le détail, il s'agit de deux allers et retours quotidiens permettant aux eurodéputés de Bruxelles de rejoindre Strasbourg en 3h33, contre 4h30 aujourd'hui. Deux autres liaisons relieront Luxembourg à Strasbourg en 1h30 contre environ 2h aujourd'hui. Près de 4 000 députés, fonctionnaires, journalistes et assistants font chaque mois le déplacement entre Bruxelles et Strasbourg. La desserte Strasbourg-Lille passera de 1 à 3 allers-retours quotidiens en 2h44. La desserte Strasbourg-Metz-Luxembourg sera assurée par deux allers-retours quotidiens en 1h36.

Ces gains de temps sont possibles grâce à la deuxième phase de la ligne TGV-Est (reliant Baudrecourt-Vendenheim) dont la construction s'achève. Le tracé Luxembourg-Bruxelles reste quand à lui inchangé.

La durée du trajet Strasbourg-Bordeaux va passer de 6h36 à 6h06, celle du trajet Strasbourg-Rennes de 5h26 à 4h57, celle du trajet Strasbourg-Nantes de 5h15 à 4h47.

A la mise en service de la LGV Est intégrale va intervenir la suppression des trains EuroCity Bâle-Strasbourg-Metz-Luxembourg-Bruxelles : il n'y aura plus aucun train direct entre la Suisse et Luxembourg d'une part, et entre la Suisse et Bruxelles d'autre part. Une relation TGV Lyria Zürich-Bâle-Strasbourg-Roissy-Lille-Bruxelles serait utile.

Le service annuel 2016

Le service 2016 est encore imparfaitement connu deux semaines avant sa mise en application. Il illustre les nouvelles possibilités offertes par l'ouverture intégrale de la LGV Est, mais aussi la volonté de la SNCF de recentrer son offre sur les axes radiaux Paris-métropoles de province les plus rentables, selon une logique purement financière. Bien des relations TGV qui vont être supprimées étaient antérieurement assurées par des trains Corail, appelés aujourd'hui Intercités.

On peut tirer la même conclusion de l'évolution des dessertes Intercités à l'horaire 2016. Sont supprimés : un aller-retour Toulouse-Cerbère (seul service direct de jour) et 40 % de l'offre Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse (la desserte Nantes-Quimper est entièrement abandonnée). Alors que les renforcements de fréquences sur certains axes radiaux et transversaux (Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux) recommandés par le rapport Duron sont logiquement reportés en avril 2016 après consultation des Régions, les suppressions sont décidées sans attendre.

Les créations de services intersecteurs

Des relations Strasbourg-Lille et Strasbourg-Metz-Luxembourg sont créées, ainsi que des TGV Ouigo entre Tourcoing et Nantes/Rennes/Lyon (la SNCF souhaitant répondre à la concurrence des cars Starshipper).

Les suppressions de services intersecteurs

La SNCF supprime deux allers-retours (sur les quatre dessertes actuelles) Lille-Roissy-Massy - Le Mans - Nantes/Rennes jumelés entre Lille et Le Mans (aller le matin et retour de l'ouest le soir. Un des deux TGV desservait les gares de Douai, Arras et TGV Haute Picardie. Cette décision fragilise les dessertes TGV-Air de Roissy. Elle pénalise par ailleurs des voyageurs abonnés qui ne peuvent rentrer chez eux le soir.

Nancy perd 2 allers-retours vers le sud-est sur 3 puisque 2 TGV sont amorcés à Metz ou à Luxembourg et vont transiter vers le sud par Strasbourg, Mulhouse et Belfort.

D'autres liaisons province-province sont supprimées par Lyria ou la SNCF : Genève-Marseille (après Genève-Montpellier en 2014), Bordeaux-Lyon par Toulouse, et des allers-retours Lille-Bordeaux.

Les allers-retours Genève-Lille, exploités depuis un an, semblent maintenus partiellement. Lyria comptait capter du trafic entre Genève et Lille mais aussi vers Londres : les correspondances avaient été optimisées pour attirer les voyageurs empruntant les lignes Eurostar en provenance du Royaume-Uni. Certains voyageurs fidèles du train indiquent que le manque de service quotidien (4 trains par semaine) a joué un rôle important. Pour d'autres voyageurs, « l'arrivée tardive à Genève ne permettait pas de prendre d'autres trains en Suisse, ni de dîner où que l'on aille ». L'horaire du train retour à 8H30 n'est également pas pratique car il est ainsi nécessaire de séjourner à Genève (il devrait être reporté à 10h30).

Le Genève-Marseille circulait du vendredi au lundi, d'avril à septembre. La relation Genève-Nice est maintenue : elle dessert Bellegarde, Lyon - Part-Dieu, Valence TGV, Avignon TGV, Marseille, Toulon, Saint-Raphaël, Cannes et Antibes.

4. Conclusion générale



Voir grand en matière de transport ferroviaire

A court terme, le contexte n'est pas favorable au transport collectif ferroviaire : difficultés budgétaires de l'Etat et des collectivités territoriales ; faible coût du pétrole donc des carburants routiers et aériens ; renforcement de la concurrence faite au train par l'avion low cost, l'autocar et le covoiturage ; inégalités persistantes des conditions de concurrence avec l'avion, le car et la voiture.

Mais l'INSEE prévoit une hausse de 15 % de la population française d'ici 2040 (et jusqu'à 25 % sur les littoraux atlantique et méditerranéen), la population vieillit, une partie de la population se paupérise et n'a plus accès à la voiture, les jeunes sont moins attirés par la voiture, le prix du pétrole finira par augmenter fortement, les importations de pétrole nuisent à notre indépendance et à notre balance commerciale, les problèmes de pollution de l'air, de cadre de vie et d'émissions de gaz à effet de serre (par le trafic routier mais aussi aérien) devront être pris au sérieux.

Dans ces conditions, il faut s'attendre à une demande croissante de transport collectif de qualité, de proximité comme à longue distance et, par suite, voir grand en matière de transport public de voyageurs.

La SNCF doit donc abandonner sa politique malthusienne de régression de l'offre non rentable... aujourd'hui, donc renforcer et diversifier son offre.

Il faut aussi voir grand en matière de capacité des infrastructures. La ligne Massy-Valenton n'est pas la seule à disposer dès aujourd'hui, en Ile-de-France, d'une capacité insuffisante. Presque tout le réseau francilien et presque toutes ses gares, LGV ou classiques, sont proches de la saturation. Le départ de la LGV Paris-Lyon (le segment Valenton-Coubert) est le plus critique car il est emprunté par les TGV partant de la gare de Lyon et les TGV diamétraux utilisant la LGV Atlantique.

Valoriser le TGV : le rôle de l'exploitant

La SNCF peut jouer un rôle essentiel pour mieux valoriser le TGV et élargir sa clientèle en renforçant son effet réseau :

- d'une part en maintenant la desserte des lignes classiques prolongeant les LGV et en améliorant les connexions entre les TGV, les Intercités et les transports régionaux et locaux ;
- d'autre part en exploitant les TGV, en particulier les TGV intersecteurs, de manière plus rationnelle, en jouant davantage sur la fréquence des dessertes des villes intermédiaires et la qualité des correspondances que sur la vitesse de bout en bout.

L'exploitant doit aussi avoir un projet de desserte TGV du territoire européen : des TGV intersecteurs Genève-Barcelone, Londres-Munich, ou encore Londres-Rome par TGV couchettes, doivent être étudiés.

Valoriser le TGV : le rôle de l'Etat

La politique de l'Etat doit contribuer à valoriser le TGV, seule activité ferroviaire pouvant dégager des bénéfices :

- lancement de nouvelles infrastructures ;
- baisse des péages demandés pour la circulation des services ferroviaires les plus fragiles tels que les TGV intersecteurs, afin d'enrayer la hausse des tarifs du TGV (les péages représentent aujourd'hui plus de 35 % du prix des billets) ;
- taxation écologique du diesel automobile et du kérosène consommé dans les vols aériens concurrents des services TGV ;
- inclusion éventuelle de certaines dessertes TGV contribuant à l'aménagement du territoire dans des délégations de service public.

Face au schéma SNCF de régression de l'offre ferroviaire qui fait l'impasse sur les exigences du service public, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement, il est impératif que le gouvernement impose un moratoire jusqu'à l'adoption du schéma national et des schémas régionaux de services ferroviaires prévus par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014.

Enfin un point essentiel de gouvernance doit être amélioré : la SNCF est sa propre autorité organisatrice pour les dessertes TGV, ce qui pose la question de l'absence de participation des parties prenantes concernées à ses choix. La FNAUT propose la création de comités de bassin analogues aux comités de lignes TER (ils existent pour les abonnés TGV mais sont à généraliser).