

# LES TGV SUR LIGNES CLASSIQUES LES TGV INTERSECTEURS

## Annexes



**Etude réalisée par 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](mailto:contact@fnaut.org)  
Internet : [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)

## **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

## Annexe A1 : l'obstacle de la dette ?

Le TGV est le seul secteur ferroviaire rentabilisable. Mais il est admis, par la Cour des comptes, les écologistes et certains économistes contempteurs du TGV (Rémy Prud'homme) que la dette ferroviaire SNCF + RFF (32,5 milliards d'euros fin 2010, 42 fin 2013, 44 fin 2014) est essentiellement une « dette d'infrastructure », due à la construction accélérée de LGV insuffisamment subventionnées au départ puis insuffisamment rentables.

**Denis Huneau**, ancien directeur de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), démontre qu'il n'en est rien. Son argumentaire chiffré est basé sur des rapports officiels, notamment sur le rapport Mariton de 2004, les bilans « LOTI » des LGV établis sous le contrôle du CGEDD et le rapport Savary de 2014 relatif au projet de réforme ferroviaire.

La dette ferroviaire n'est pas le résultat d'une politique d'investissement déraisonnable. Le coût des LGV mises en service entre 1981 et 2011 (2 100 km) se monte à environ 17 milliards en monnaie courante (la dette est contractée « au fil de l'eau » en monnaie courante, les paiements sont également assurés en monnaie courante) dont 11 seulement ont été supportés par le secteur ferroviaire, un montant très inférieur à la dette actuelle de 44 milliards. La LGV Paris-Lyon a été entièrement financée par la SNCF. Par la suite, le coût des LGV pour le système ferroviaire a été fortement allégé par des subventions publiques, allant de 5 % à 30 % pour la LGV Atlantique et 75 % pour la LGV Est, ce qui a permis de réduire l'endettement initial.

Le coût des 700 km de LGV en construction (les fameux 4 « coups partis ») est lui aussi d'environ 17 milliards en monnaie courante, dont 5 seulement à la charge du système ferroviaire, le taux de subventionnement moyen de ces 4 LGV étant d'environ 70 %. La charge totale du système ferroviaire sera donc de  $11 + 5 = 16$  milliards en 2025 (dont une partie a été déjà remboursée), à comparer aux 60 milliards de la dette prévue à cette date.

Enfin, même si les LGV récentes ne sont pas aussi rentables financièrement que la LN1 Paris-Lyon (un taux exceptionnel de 15 %, d'où son remboursement intégral dès 1992), elles ont toutes une rentabilité significativement positive pour le secteur ferroviaire. Les excédents d'exploitation du TGV permettent donc de rembourser peu à peu la dette ferroviaire, en 20 ou 30 ans suivant les LGV considérées (dont la durée de vie excède les 100 ans). Les contributions publiques étant accordées à fonds perdus, la construction des LGV n'entraîne donc pas de spirale d'endettement, la dette d'infrastructure est amortissable.

Denis Huneau explique d'où vient la dette ferroviaire, qui augmente d'environ 1,5 milliard d'euros par an : de la « mauvaise dette » initiale, non apurée par l'État en 1997, et par la suite des déficits d'exploitation du réseau. Les recettes fournies par les voyageurs et les chargeurs, ne suivent pas la dérive continue des coûts de production de la SNCF (productivité insuffisante, masse salariale en hausse malgré la baisse des effectifs).

La dette s'accroît donc, malgré les bénéfices des TGV et la prise en charge du déficit des TER par les Régions (celle du déficit des Intercités par l'État est marginale). Le budget de RFF a été souvent voté en déficit, les péages payés par les TER et surtout les trains de fret ne couvrant pas leurs coûts d'usage du réseau (seul le TGV paie les siens) et la régénération du réseau étant à la charge de RFF.

## **Annexe A2 : le choix tarifaire de la RENFE**

En 25 ans, l'Espagne a construit un réseau de lignes à grande vitesse très dense, mais l'AVE (le TGV espagnol) a rencontré un succès mitigé : début 2013, le taux d'occupation des rames n'était que de 60% en moyenne (68 % sur l'axe Madrid-Barcelone), ce qui n'était pas si médiocre compte tenu de la faible densité de la population et d'une crise économique sévère.

La RENFE (la SNCF espagnole) a donc lancé une nouvelle politique commerciale le 8 février 2013, basée sur une baisse générale des tarifs de 11 % en moyenne, complétée par diverses réductions et mesures promotionnelles (cartes jeunes, Renfe Spain Pass).

Fin 2013, le succès est spectaculaire : le trafic de l'AVE et des autres trains de grandes lignes a augmenté d'environ 20 % ; le taux moyen d'occupation des trains est passé à 75 % ; la recette globale de la RENFE est en hausse de 4,5 % ; le trafic aérien a diminué de 16 %.

Selon Julio Gómez-Pomar, le patron de la RENFE, sans cette nouvelle tarification, le trafic AVE aurait chuté de 2,6 % et les recettes de 5 %.

Le succès s'est poursuivi en 2014 : le trafic est passé de 22,3 millions de voyageurs en 2012 à 25,6 en 2013 et 29,7 en 2014 (+ 16% en un an).

Autre conséquence, bénéfique pour l'environnement : l'AVE l'emporte sur l'avion dans l'ensemble des déplacements. Entre février et novembre 2013, 438 000 voyageurs ont abandonné l'avion pour l'AVE, selon l'Aena, le regroupement des aéroports espagnols.

Et, pour la première fois, l'AVE l'a emporté sur l'avion : en janvier 2014 il a transporté 1,9 million de voyageurs contre 1,8 million pour l'avion, en retrait de 7,3 %. L'AVE a pris le dessus en particulier sur le pont aérien Barcelone-Madrid.

Ana Pastor, ministre des Transports, et les responsables de la RENFE ont maintenant un objectif de 50 millions de clients pour l'AVE en 2018 (contre 120 millions de voyageurs transportés annuellement à grande vitesse en France et 160 millions en Allemagne).

Ce gain de clientèle devrait permettre à la RENFE d'équilibrer ses comptes malgré la hausse des péages perçus par ADIF, le gestionnaire du réseau ferré. En effet, si en 2014 les recettes de Renfe se sont accrues de 6,1 %, les péages ont augmenté de 21,8 % après des hausses de 58 % en 2012 et de 16 % en 2013 (le niveau des péages ne permet pas encore à ADIF, fortement endetté, d'équilibrer ses comptes).

Résumé d'un article de Michel Garicoix  
paru dans Ville, Rail et Transports en novembre 2015

## **Annexe A3 - Les erreurs de la Cour des comptes**

Les nombreuses erreurs techniques et factuelles commises par la Cour des comptes décrédibilisent ses recommandations.

- Selon la Cour, le créneau de pertinence du TGV est limité aux trajets de 1h30 à 3h au plus, ce qui l'amène à dénoncer le projet de LGV Bordeaux-Toulouse permettant un trajet direct Paris-Toulouse en 3h10. Or ce fameux seuil des 3h est un mythe : avant l'ouverture 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 70 % aujourd'hui pour un trajet en 3h-3h15).

- Selon la Cour, le TGV ne concurrence pas la voiture. Or l'autoroute A6 Paris-Lyon a vu son trafic stagner entre l'ouverture de la LGV en 1981 et le contre-choc pétrolier de 1986 et, par la suite, elle n'a jamais été mise à 2 x 3 voies de bout en bout comme cela était envisagé.

- La Cour vante le Shinkansen qui circule sur la LGV Tokyo-Osaka : mais s'il transporte 1,5 fois plus de voyageurs sur cette ligne que tous les TGV français, c'est tout simplement parce qu'il dessert un corridor de 515 km où sont concentrés 70 millions d'habitants et non parce qu'il est mieux exploité que le TGV ! Imaginons ce que serait le trafic du TGV si toute la population française était concentrée sur l'axe Paris-Lyon !

- La Cour dénonce, à juste titre, le positionnement absurde des gares nouvelles TGV : des bévues qu'il faut corriger à grands frais, en Lorraine, au Creusot, à Avignon et à Aix-en-Provence, et qui, d'Agen à Nîmes, se reproduisent sous la pression d'élus locaux plus préoccupés de prestige que de l'intérêt des voyageurs.

La Cour des comptes affirme cependant que le nombre d'arrêts des TGV sur les LGV est excessif, ce qui allonge les temps de parcours et fait perdre de la clientèle. Mais elle ne prend pas en compte la fréquence, assez faible, de ces arrêts et se garde bien de préciser lesquels il faudrait supprimer au risque de faire hurler les voyageurs et les élus concernés... 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 ! Un contresens absolu : le TGV ne dessert que 2 gares sur Paris-Lyon (425 km).

- Selon la Cour, la mise à 200 km/h des lignes classiques serait l'alternative à de nouvelles LGV. C'est une illusion : cette vitesse, déjà possible sur près de 1000 km de lignes classiques au tracé favorable, ne pourrait être atteinte, à un coût raisonnable, que sur 500 km supplémentaires, pour des gains de temps marginaux. L'Allemagne a construit deux fois moins de LGV que la France : la part de marché de l'avion y reste prépondérante.

- Selon la Cour, la signalisation ERTMS permettrait de faire circuler 26 TGV par sens et par heure sur la LGV Paris-Lyon et rendrait son doublement inutile : pour les experts ferroviaires, ce chiffre est fantaisiste, 16 étant un maximum pour la signalisation ERTMS 2, seule opérationnelle aujourd'hui.

- La Cour affirme que la construction d'une LGV émet autant de gaz à effet de serre (GES) qu'une autoroute. Elle oublie qu'une autoroute induit par la suite un trafic fortement émetteur de GES alors qu'une LGV absorbe massivement des trafics routiers et aériens et désengorge des lignes classiques. Et, bien que sa méthodologie ait été contestée par l'ADEME, la Cour estime faible l'impact du TGV sur les émissions de gaz à effet de serre et le compare ensuite à celui du car, comme si le car pouvait remplacer le TGV malgré sa faible capacité. Or une expertise récente réalisée pour RFF et la FNAUT par Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry (« *Evaluation de la contribution du réseau TGV à la réduction des émissions de gaz à effet de serre* », mars 2013) a démontré l'impact écologique très positif des LGV. La « durée de compensation » des émissions de GES liées à la construction par l'effet des transferts modaux, calculée dans le cas des projets rescapés du SNIT, est inférieure à 10 ans, une durée négligeable devant la durée de vie de l'infrastructure.

Nous rappelons ici les erreurs signalées au cours de cette étude.

### **L'interopérabilité dans les pays étrangers (section 2.1)**

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).

### **Des gares desservies par le TGV trop nombreuses (section 2.3)**

La Cour des comptes estime que le nombre (230) des gares desservies par le TGV est excessif. 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 (500 km).

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.

### **Les correspondances (section 2.5)**

La Cour se contredit quand 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 ».

## **Annexe A4 : les perdants du TGV**

### **Jean Sivardière**

Dans une étude réalisée en 2011 pour la DATAR, la FNAUT a montré que la mise en service des différentes LGV s'est traduite par une forte régression de la desserte ferroviaire des villes moyennes non desservies directement par le TGV.

Réduire le nombre d'arrêts des TGV sur lignes classiques, voir limiter la circulation des TGV aux LGV renforcerait cette évolution préjudiciable à l'aménagement du territoire.

Une ville moyenne a une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants. Les villes moyennes, qui ont absorbé une large part de l'exode rural, représentent aujourd'hui 26 % de la population française, soit un peu plus de 16 millions d'habitants. Selon la Fédération des Maires des Villes Moyennes, elles sont « le fer de lance d'un nouvel équilibre du territoire ». Elles ont un rôle de relais entre métropoles et territoires ruraux, et bénéficient aujourd'hui des nouvelles stratégies résidentielles. Leur accessibilité est donc un enjeu important de l'aménagement du territoire.

Or la mise en place du réseau des LGV n'a pas été pensée en termes d'aménagement du territoire. Non seulement le TGV n'a pas eu les effets économiques espérés dans certaines grandes villes desservies, mais ses effets pervers sur de nombreuses villes moyennes auparavant bien desservies par les trains classiques de jour (Corail) et de nuit (Lunéa) sont aujourd'hui clairement perceptibles.

Ces effets négatifs ont été aggravés par la création de gares nouvelles « exurbanisées » isolées du réseau classique, et par le désintérêt manifesté par la SNCF pour les relations classiques Intercités. Ils n'ont été que très partiellement corrigés par la diversification des dessertes TGV et par le développement de relations régionales complémentaires.

La concentration du trafic ferroviaire sur un petit nombre d'itinéraires souvent surchargés laisse ainsi de côté toute une partie du territoire, mal desservie par des lignes peu fréquentées et dont souvent l'état se dégrade. Le long des axes traversés par une LGV, la desserte des villes moyennes est de qualité médiocre. L'image du chemin de fer à deux vitesses est apparue.

### **L'exploitation du TGV et les villes moyennes**

La priorité est donnée au TGV dans la desserte offerte, quand la capacité de la voie est insuffisante. C'est le cas, par exemple, entre Angers et Nantes, ou Tours et Bordeaux, sections où les dessertes TER ne peuvent être développées suffisamment.

La priorité est aussi donnée au TGV pour les correspondances en cas d'incident : un TGV n'attendra évidemment pas un TER, alors qu'un TER peut attendre un TGV bien que cela ne soit jamais garanti auprès du client ; ceci aboutit à favoriser l'utilisateur des grandes villes par opposition à celui des villes moyennes.

## **La suppression des trains Intercités**

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 (ligne 4) et la ligne du Revermont Besançon-Lons le Saunier-Lyon.

La réorganisation des dessertes lors de la mise en service d'une LGV pénalise bien souvent les villes moyennes, les nœuds et les territoires intermédiaires qui ne représentent pas un bassin de clientèle jugé suffisant par l'exploitant. On observe la suppression de liaisons directes entre des villes moyennes et Paris, et la suppression des liaisons directes entre des villes moyennes et des métropoles régionales. Quand celles-ci n'appartiennent pas à la même région, il peut ne pas y avoir de substitution par des TER. Pour ces villes, y compris pour leur attractivité économique auprès de décideurs, la pénalisation est lourde.

Nous avons recensé 33 villes du Sud-Est de plus de 5 000 habitants qui avaient une relation directe depuis Paris et l'ont perdue depuis la mise en service du TGV Paris-Marseille. Par ailleurs, de nombreux types de trains ont disparu ou deviennent rares, alors que des villes moyennes en bénéficiaient :

- des trains Intercités offrant un voyage plus lent, mais plus économique et plus souple (absence de réservation obligatoire permettant l'improvisation du voyage) ; le voyageur de bout en bout est minoritaire dans ces trains, mais leur fonction de cabotage est importante pour les territoires traversés ;
- des trains auto-couchettes dont le vieillissement de la population, le renchérissement des coûts pétroliers et des péages devraient pourtant renforcer la justification ;
- des trains de nuit qui, par rapport aux TGV, permettent de desservir des villes moyennes à proximité des villes terminales (par exemple Roanne et Angers sur Lyon-Nantes), et surtout permettent d'arriver tôt le matin, et de disposer d'une journée complète à destination, ce que ni l'avion, ni le TGV ne permettent de faire à moins de se lever extrêmement tôt.

## **Les détournements de trafic**

La SNCF a organisé des détournements de clientèle par ses horaires et son information, afin de mieux remplir ses TGV. Elle a ainsi asséché les transversales Lyon-Nantes, Lille-Reims et Lille-Strasbourg en «rabattant» systématiquement les voyageurs sur des TGV intersecteurs. Le trafic de cabotage entre toutes les villes moyennes intermédiaires a été ainsi négligé.

Le phénomène est général : les lignes Paris-Limoges-Toulouse, Nantes-Bordeaux ont également été pénalisées, ainsi que la ligne des Cévennes et la ligne des Alpes Grenoble-Aix-en-Provence : le passage par Lyon (entre Clermont-Ferrand et Marseille) ou Valence (entre Grenoble et Aix-en-Provence) est devenu quasi-obligatoire. Dans ce dernier cas, le voyageur est incité à utiliser le TGV de Valence jusqu'à Aix TGV, puis une navette routière jusqu'à la gare d'Aix Centre. Le meilleur temps est de l'ordre de 2h45-3h mais implique deux ruptures de charge. La plupart des relations durent de 3h30 à 4h. Aucune information n'est fournie sur les services de la ligne des Alpes.



## **Annexe A5 : DB-SNCF, deux visions différentes de la grande vitesse**

### **Article de Gérard Mathieu publié dans la revue Le Rail n°216, mai 2015**

On attribue souvent la conception différente de l'offre grande vitesse en France et en Allemagne aux caractéristiques géographiques et démographiques propres à ces deux pays (superficie, densité de la population, taille et nombre des agglomérations, topographie, distances plus ou moins longues,...). C'est ainsi que, dans un intéressant article sur les stratégies mises en œuvre par la DB et la SNCF pour contrer l'autocar, Romain Dulez écrit page 11 du n°215 du RAIL :

*« La densité de l'offre ferroviaire de la DB sur le marché intervilles est supérieure à celle proposée en France. Ce qui s'explique en partie par l'écart de densité des grands bassins urbains : **la France n'a pas une grande agglomération d'au moins 500.000 habitants tous les 100 km** ».*

- 1- Cette idée, communément répandue, me semble devoir être nuancée. L'Allemagne est certes démographiquement plus dense que la France. Mais les agglomérations de plus de 500.000 habitants n'y sont pas beaucoup plus nombreuses :

- Berlin, sa capitale (3,5 M d'habitants)
- Hambourg (1,8 M), Munich (1,4 M) et Cologne (1 M)
- Francfort, la capitale économique et financière, ne vient qu'en 5<sup>ème</sup> position avec 672.000 h.
- Suivent 9 unités urbaines de 500.000 à 600.000 h.

On est donc loin, très loin d'avoir une grande agglomération d'au moins 500.000 h tous les 100 km, conglomérat de la Ruhr excepté où Düsseldorf (586.000 h), Dortmund (581.000 h), Essen (576.000 h), Duisbourg (491.000 h), Bochum (376.000 h), Wuppertal (351.000 h), Gelsenkirchen (260.000 h), Mönchengladbach (258.000 h), Krefeld (235.000 h), Oberhausen (214.000 h), Hagen (190.000 h), et une quinzaine d'agglomérations de 100 à 200.000 h, ne sont distantes de leur plus proche voisine que de quelques dizaines de kilomètres. Mais la Ruhr n'est pas l'Allemagne et sa desserte interne relève en premier lieu de transports de proximité.

- 2- Paraphrasant Romain Dulez, je dirais : **L'Allemagne n'a pas Paris, son agglomération et son potentiel de 11 millions d'habitants.** Bien utiles pour alimenter des trains sans arrêt sur de longues distances. En nombre d'habitants Berlin n'est qu'une agglomération modeste comparée au reste de l'Europe, en particulier aux grandes mégaloilles de Londres et de Paris ou encore à ces couples de grandes agglomérations comme Rome / Milan ou Madrid / Barcelone. Ceci explique en partie que l'Allemagne ait retenue un type d'exploitation différent de celui en vigueur en France, mais aussi en Italie (pays aussi dense que l'Allemagne) ou en Espagne où sont pratiquées des relations longues distances avec peu ou pas d'arrêt intermédiaire :

- une vingtaine d'aller et retour par jour pour Milan-Rome (601 km) en

2h50/2h59 sans arrêt. Or Bologne et Florence compte 580.000 et 950.000 habitants.

- une douzaine d'aller et retour sans arrêt pour Madrid-Barcelone (621 km) en 2h30 (or Saragosse et Tarragone comptent 750.000 et 380.000 habitants), auxquels s'ajoutent sept autres aller et retour en 2h45 desservant en plus Saragosse.

### **3- Surtout les temps de parcours des trains allemands sont beaucoup trop importants sur les longues distances.**

- Berlin-Francfort (575 km) : 4h10-4h15 ; soit le temps des C200 sur Paris-Bordeaux (distance comparable) avant LGV A. Pourtant les 2/3 du trajet sont en ligne nouvelle. Mais le temps de parcours est plombé par l'emprunt (1/3) de lignes existantes et par le nombre d'arrêts intermédiaires (6 ou 7 selon les missions). Vitesse commerciale de bout en bout : 135 à 138 km/h. Part de marché du train : moins de 30 %.

En LGV de bout en bout, Paris-Bordeaux, sur une distance comparable, ne prendra que 2h05. Et, comme sur Paris-Lyon, Paris-Nantes ou Paris-Strasbourg, le train y assurera alors 90 % des parts de marché fer-avion.

La DB avait tenté 2 aller et retour ICE sans arrêt, avec un temps de parcours de 3h40. Ils ont été abandonnés faute de clientèle, puis repris mais avec 1 seul aller et retour (croisé en soirée).

Quelques autres exemples de temps de parcours longue distance en ICE :

- Munich-Hambourg (778 km) : 5h50 à 6h20
- Berlin-Munich (659 km) : 6h15 à 6h45
- Munich-Cologne (602 km) : 4h30 à 4h50
- Berlin-Cologne (555 km) : 4h40 à 4h45.

Des offres insuffisamment attractives sur les longues distances. La DB s'est, dès lors, vue contrainte, pour assurer leur chalandise, d'arrêter ses ICE dans nombre de villes intermédiaires. Mais cela contribue à dégrader encore les temps de parcours.

Des temps de parcours qui, malgré une fréquence de desserte souvent élevée, ne permettent pas de concurrencer l'avion sur les relations intérieures. Un constat que faisait déjà Christian Scasso à propos de l'Allemagne : « *sur la quasi-totalité des relations à grande distance, le train se trouve en position d'infériorité face à la concurrence aérienne ... Lufthansa et pas moins de sept compagnies aériennes à bas prix sont établies en Allemagne, ce qui est révélateur* ». C'était en octobre 2006 (Rail n°130) ; depuis la situation s'est encore dégradée au détriment du rail dont les parts de marché vont de 10-15% (relations de 600 à 800 km) à 20-30 % (relations de 400 à 600 km).

### **4- Sur les courtes distances, les performances sont bonnes quand la grande vitesse peut être tenue sur tout le parcours ... et quand on ne multiplie pas les arrêts intermédiaires, y compris dans de petites villes :**

- Berlin-Hambourg (292 km) : 1h40 à 1h50 ; bonne performance sur une ligne existante, au tracé particulièrement rectiligne, aménagée (ABS) pour 230 km/h.
- Cologne-Francfort (180 km) LGV (NBS) à V. 300 : 1h02\* à 1h30, selon le nombre de petites villes intermédiaires desservies : Siegburg (39.000 h) sur la rive opposée à Bonn ; Limburg (33.000 h) ; Montabaur (12.000 h). On peut s'interroger sur la justification socio-économique de telles dessertes, fréquentes qui plus est (concessions pour obtenir le « droit de passage » ?). Et sur le « coût » de tels arrêts en termes d'exploitation, de pertes de temps (une vingtaine de minutes, cf. horaires) et de trafic. Combien de voyageurs longue distance perdus pour combien de voyageurs montés et descendus dans ces petites villes ? Où s'arrêtent, successivement dans les 3 gares, non seulement des Cologne-Francfort mais aussi des Dortmund-Cologne-Munich ou des Essen-Cologne-Munich. Des trains pouvant rouler à 300 km/h ... alors qu'il n'y a que 22 km entre Montabaur et Limburg.

On explique souvent par des différences démographiques, les caractéristiques différentes de l'offre grande vitesse en Allemagne d'une part, en France, en Italie et en Espagne d'autre part. Mais en Italie par exemple, la densité démographique et le nombre de grandes agglomérations ne sont pas très différents de ceux de l'Allemagne. L'essentiel des explications me semble être ailleurs : principalement :

- A. **Dans le caractère discontinu et hétérogène du réseau « à grande vitesse » allemand** fait de section de LGV (NBS), de lignes aménagées pour  $V > 160$  km/h (ABS) et de lignes classiques à 100/120/140 km/h. Il s'ensuit des temps de parcours beaucoup trop longs sur moyennes (400 à 600 km) et longues distances (600 à 800 km). Ceci à la différence de la France, mais aussi de l'Italie et de l'Espagne **où la grande vitesse est pratiquée sur des LGV continues de plusieurs centaines de kilomètres de long.**
- B. **Dans la nécessité où se trouve alors la DB de desservir des gares intermédiaires** pour remplir ses trains à moyenne et longue distance, les temps de parcours de bout en bout : Berlin-Francfort, Berlin-Munich, Munich-Hambourg, etc. ne permettant pas d'attirer une clientèle suffisante pour justifier et rentabiliser des trains avec peu ou pas d'arrêts intermédiaires. Naturellement, ces arrêts contribuent à dégrader encore la durée des trajets de bout en bout, d'autant plus qu'ils sont souvent nombreux, à faible distance les uns des autres (ce qui ne permet pas alors aux ICE de tirer pleinement parti de leur potentiel de vitesse) et peuvent concerner des petites villes de quelques dizaines de milliers d'habitants. Appliqué à la France, le paradigme allemand de la grande vitesse aurait conduit à exploiter des TGV Paris-Marseille combinant l'utilisation de LGV et de lignes classiques et desservant systématiquement une dizaine de villes intermédiaires (les ICE Hambourg-Munich, 778 km, comportent de 8 à 11 arrêts) avec pour conséquence un allongement drastique des temps de parcours.
- Résultat : en Allemagne, l'essentiel du trafic à longue distance est actuellement assuré par l'avion.**

*\*A comparer à Paris-Lille (224 km : + 44 km) ; mais les ICE desservent au passage Frankfurt Flughafen.*

## Annexe A6 – Les dessertes TGV de Commercy, Saint-Omer et Saumur

Quand une petite ville de Lorraine se bat pour garder son TGV

Le Monde.fr | 13.08.2009

**Commercy**, ville fleurie. Son château, ses sept mille habitants, sa gare ferroviaire. Un petit havre de paix niché au cœur de la Lorraine, à quelque 300 kilomètres de Paris. Depuis quelque temps, la quiétude de cette cité réputée pour la saveur de ses madeleines est gâtée par le bras de fer qui l'oppose à la SNCF. Objet du litige : la desserte de TGV qui relie chaque jour **Commercy** à **Paris**. La SNCF a l'intention de la **supprimer**, mais les Commerciens, maire en tête, ne l'entendent pas de cette oreille.

Quand la SNCF a mis en place en avril 2008 un aller-retour TGV direct vers Paris afin de **compenser** la **suppression des cinq allers-retours Corail quotidiens** dont bénéficiait la ville jusqu'en 2007, elle a posé ses conditions. Tout d'abord, l'aller-retour ne serait ouvert qu'à **titre** expérimental, moyennant une contribution annuelle des collectivités locales de 350 000 euros, pour une durée de deux ans. Faute d'**atteindre** un trafic moyen de trente passagers par jour, considéré comme étant le seuil de rentabilité, l'expérience ne serait pas prolongée.

### LA SNCF, "C'EST OPAQUE"

Las, le trafic actuel atteint péniblement les quinze passagers quotidiens, et la SNCF menace de supprimer l'arrêt en gare de Commercy. *"Nous sommes l'objet d'un véritable racket"*, maugrée le maire, Bernard Muller. La SNCF demande désormais aux collectivités locales de **verser** 440 000 euros pour **maintenir** la desserte, afin de compenser le manque à **gagner** estimé dû à la faiblesse du trafic. *"La SNCF, c'est tout à fait opaque. Nous n'avons aucun moyen de **vérifier** leurs bases de calculs"*, déplore l' élu.

Pour le maire, **la faiblesse du trafic s'explique avant tout par l'horaire, pour le moins matinal, du départ en gare de Commercy : 5 h 52.** *"Nous leur avons demandé de **repousser** un peu l'heure, mais ils ne l'ont pas fait. Nous leur avons ensuite proposé pour **rentabiliser** la ligne d'**ajouter** un arrêt à Toul, où le TGV passe déjà, ils nous ont répondu que ça nous coûterait 560 000 euros en tout. Vous **vous** rendez compte, 120 000 euros uniquement pour **faire arrêter** le train !"*

Commercy lutte aujourd'hui contre son "enclavement", résume le maire. *"Le problème, c'est que nous avons cinq dessertes par jour vers Paris, et qu'on nous les a retirées. Maintenant, on veut nous **retirer** la ligne TGV. Mais les gens se sont habitués à se **rendre** à la gare. Il y a une tendance générale à la métropolisation pour **délaisser** la **France rurale...**"*, soupire l' élu. Les deux parties doivent se **retrouver** en septembre pour **tenter** de **trouver** un terrain d'entente.

En savoir plus sur [http://www.lemonde.fr/societe/article/2009/08/13/quand-une-petite-ville-de-lorraine-se-bat-pour-garder-son-tgv\\_1228431\\_3224.html#2oIL7RtdAjFDPhjB.99](http://www.lemonde.fr/societe/article/2009/08/13/quand-une-petite-ville-de-lorraine-se-bat-pour-garder-son-tgv_1228431_3224.html#2oIL7RtdAjFDPhjB.99)

La desserte de Commercy a finalement été supprimée par la SNCF.

## **La ligne TGV à Saint-Omer, déficitaire, vit ses derniers mois**

**LA VOIX DU NORD, 14/10/2010**

Chaque jour, une vingtaine de voyageurs monte dans le TGV à Saint-Omer, direction Paris. Or, cette ligne est déficitaire depuis le début et chaque année, la SNCF présente une facture de 80 000 euros. Celle-ci est réglée par le conseil régional (à hauteur de 60 %), la communauté d'agglomération de Saint-Omer et la chambre de commerce et d'industrie se partageant le reste soit 20 000 euros chacun environ.

On ne change pas une formule qui perd... de l'argent. Cette convention restera en vigueur jusqu'en 2012 et permettra ainsi à une vingtaine de voyageurs en moyenne par jour de rejoindre Paris en TGV direct en montant à Saint-Omer.

Il semble pourtant acquis, dès aujourd'hui, que l'expérience débutée en 1993 avec la mise en service du TGV nord ne sera pas poursuivie après 2012. Elle aura donc duré un peu moins de vingt ans et force est de constater qu'elle n'aura jamais séduit les Audomarois. Il faut dire qu'elle n'est pas très simple à utiliser. **Départ très tôt le matin (6 h 22), retour tard dans la soirée (19 h 50) et durée du trajet assez longue (2 h 05, le matin et 1 h 58 le soir quand le trajet ne dure que 2 h 01 en passant par Lille)** ont scellé le sort de cette ligne.

Résultat : la majorité des Audomarois qui souhaite se rendre à Paris en TGV va en voiture à Arras pour y prendre le TGV directement.

### **Meilleure cadence**

Dans le même temps, Bruno Magnier, maire de Saint-Omer, et conseiller régional, veut améliorer les liaisons ferroviaires entre sa ville et Lille. Il avait annoncé qu'il souhaitait ramener le temps de parcours à 35 minutes. Il avance désormais une autre solution qui pourrait également contribuer à tuer la ligne TGV. « Aujourd'hui, on met 48 minutes pour rejoindre Lille en partant de Saint-Omer. Demain, sans travaux d'infrastructure importants, on peut mettre quarante minutes. Nous sommes ralentis par deux éléments matériels : le noeud ferroviaire d'Hazebrouck et l'arrivée à la gare Lille Flandre. La Région va investir cent cinquante millions d'euros dans des travaux de la gare de Lille pour augmenter de 30 % la capacité d'entrée dans la gare pour les trains aux heures de pointe. » Ce qui peut améliorer la situation, en revanche, c'est le cadencement des TER. « Nous sommes en train d'examiner avec la SNCF et la Région comment mieux placer les TER pour pouvoir passer la matinée à Lille et rentrer pour midi dans l'Audomarois », explique Bruno Magnier. Autre piste : programmer des TER vers Lille qui permettent une correspondance avec le TGV vers Paris.

Enfin, si pendant longtemps, la desserte TGV de Saint-Omer a été un argument marketing pour inciter des entreprises à s'installer dans l'Audomarois, ça ne semble plus le cas. « Joël Duquenoy et moi pensons même que cette liaison peu utilisée est mauvaise pour l'image du secteur », affirme Bruno Magnier. Pas sûr qu'elle sera regrettée donc.

## **La desserte TER Bressuire – Thouars – Saumur – Tours reconduite** Le kiosque-Saumur, 11 mars 2013

Lors d'une réunion qui s'est tenue à Saumur le 4 juin dernier, les Régions Pays de la Loire, Centre et Poitou-Charentes ont trouvé un accord entre elles et la SNCF afin de maintenir la desserte TER Bressuire – Thouars – Saumur – Tours. La convention sera reconduite pour 5 ans. Les communes peuvent respirer !

En 2008, une nouvelle desserte TER pour remplacer la suppression de la liaison TGV entre Saumur et Paris voyait le jour. C'était la solution à laquelle avait abouti l'étude menée autour de la suppression de cette liaison TGV créée en 2000. La liaison entre Saumur et Paris, composée d'un aller et retour quotidien seulement, coûtait 600 000 € par an aux collectivités concernées, dont 300 000 € à la Région des Pays de la Loire. Pour compenser cette suppression, une nouvelle desserte TER avait donc été mise en place, entre Bressuire, Thouars (région Poitou Charente), Saumur (région Pays de la Loire) et Tours (région Centre) offrant un meilleur service que l'ancien TGV. Depuis, les Saumurois disposent de 18 possibilités de se rendre à Paris, contre 12 du temps du TGV. Les habitants de Thouars et de Montreuil-Bellay étaient également gagnants avec le choix chaque semaine entre 33 correspondances pour se rendre à Paris contre 30 auparavant. Idem pour ceux de Bressuire qui ont pu choisir entre 22 correspondances au lieu de 11 jusqu'alors. Ils bénéficièrent du même coup d'une amélioration de l'offre pour rallier Saumur et Tours. Coût de l'opération pour les collectivités : 1 M€ répartis notamment entre les 3 régions, dont 300 000 € toujours assurés par la Région des Pays de la Loire pour un nombre de circulations très supérieur au service TGV précédent.

### **Fin de la convention en 2013**

Le problème était la reconduite de cette situation et le partage des coûts...Pas simple et les villes, notamment Bressuire, Thouars et Saumur étaient en attente, tout en tendant le dos. Le 4 juin dernier, les élus des 3 régions sont tombées d'accord pour reconduire la desserte ! A l'issue de la réunion, Sophie Saramito, vice-présidente du Conseil Régional se félicitait de cet accord "*très important pour les saumurois. Cette liaison vers Saint-Pierre-des-Corps permet à de nombreuses personnes de rejoindre Paris-Montparnasse à des horaires corrects, 8h45 et 19h15, et de repartir à 12h15 ou à 18h16.*"

### **Favoriser les conditions du développement.**

Pour l'élue saumuroise, "*il est en effet essentiel, depuis l'arrêt en 2008 du TGV direct Saumur – Montparnasse, que nos liaisons vers la capitale soient favorisées. La Région des Pays de la Loire confirme à nouveau son engagement fort pour favoriser les conditions de développement du saumurois.*"

[http://www.lavoixdunord.fr/Locales/Saint\\_Omer/actualite/Secteur\\_Saint\\_Omer/2010/10/14/article\\_la-ligne-tgv-a-saint-omer-deficitaire-vi.shtml](http://www.lavoixdunord.fr/Locales/Saint_Omer/actualite/Secteur_Saint_Omer/2010/10/14/article_la-ligne-tgv-a-saint-omer-deficitaire-vi.shtml)

[http://www.saumur-kiosque.com/infos\\_article.php?id\\_actu=15744](http://www.saumur-kiosque.com/infos_article.php?id_actu=15744)

[http://www.lemonde.fr/societe/article/2009/08/13/quand-une-petite-ville-de-lorraine-se-bat-pour-garder-son-tgv\\_1228431\\_3224.html](http://www.lemonde.fr/societe/article/2009/08/13/quand-une-petite-ville-de-lorraine-se-bat-pour-garder-son-tgv_1228431_3224.html)

## **Annexe A7 – La desserte TGV de Redon**

### **Jean-Luc Baron, président du CODEF**

Le rayonnement de la gare SNCF de REDON, qui a le statut de gare nationale TGV, et au-delà de la Ville et du Pays de REDON, est étroitement lié à la fréquence de ses arrêts TGV.

#### 1°) Les chiffres

Selon l'Observatoire Régional des Transports, le trafic voyageurs de la gare de REDON, hors voyageurs en correspondance, s'est établi à 718.000 voyageurs en 2013, ce qui place la gare de REDON dans les toutes premières de Bretagne, juste derrière la gare d'AURAY : 735.000 voyageurs, et en tout cas bien avant les gares SNCF de QUIMPERLE, ROSPORDEN, PLOUARET Trégor auxquelles on voudrait la comparer, mais également sur l'axe nord, avant les gares de GUINGAMP et MORLAIX dans lesquelles sont réalisés également des pôles d'échanges multimodal, ou encore LAMBALLE.

La gare de REDON constitue par ailleurs le 2ème "hub" ferroviaire de Bretagne, après celui de RENNES. L'intérêt et la spécificité de la gare TGV de REDON, c'est précisément sa fonction de plateforme d'échanges puisque, à la différence d'une ville comme SAINT MALO par exemple où la gare ne dessert qu'une seule ligne, plusieurs lignes ferroviaires convergent à REDON : ainsi, il existe également une desserte ferroviaire vers NANTES à partir de REDON.

Enfin, s'agissant de la fréquentation de la gare de REDON par les usagers des TGV, le cabinet d'architecture chargé initialement de concevoir le Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de REDON a recensé le mardi 12 mai 2009, soit sur une journée type, 271 usagers TGV qui montaient ou descendaient à REDON, soit une moyenne de 39 passagers par TGV. Ce chiffre est corroboré par un comptage effectué par notre association d'usagers le jeudi 14 février 2013, lors d'une journée type également, qui a dénombré 255 usagers pour 7 TGV soit 35 usagers en moyenne par train.

Ces comptages ne prennent pas en compte les créneaux de pointe (lundi matin, vendredi soir notamment), ni les basculements de réservations de la gare de REDON vers celle de RENNES. Nous savons également qu'un certain nombre de voyageurs qui prennent un TGV pour PARIS, ou au-delà, ne peuvent pas le faire à la gare de REDON faute d'horaires adaptés. Ils doivent alors se rendre à RENNES ou revenir de RENNES en TER. Il en est de même pour les voyageurs venant de PARIS, voulant passer une journée à REDON.

La dimension nationale de la gare de REDON est donc clairement démontrée et ne demande qu'à être renforcée. Nous sommes persuadés que les horaires supplémentaires que nous demandons et une plus grande facilité pour réserver les billets TGV permettront d'accroître fortement la fréquentation de la gare de REDON et qu'il s'agit là d'un contrat gagnant-gagnant pour chacun des partenaires. Enfin, l'offre cumulée de TGV apparaît plus importante sur l'axe nord que sur l'axe sud dans le projet BVG 2017.

#### 2°) le TGV vecteur d'aménagement du territoire

La ligne sud comprend 4 tronçons d'environ 60 kms : RENNES-REDON, REDON-VANNES, VANNES-LORIENT, LORIENT-QUIMPER. Une telle distance entre ces villes de la ligne justifie pleinement un arrêt en gare de REDON pour une desserte équilibrée du territoire.

Dans ces conditions, pourquoi la gare de REDON et du Pays de REDON serait-elle, parmi les gares bretonnes de la ligne sud ayant réalisé un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM), la seule qui ne bénéficierait pas d'arrêts supplémentaires ? Car, par exemple, dans le cadre du projet BGV 2017, la gare d'AURAY passerait de 12 à 14 arrêts TGV quotidiens.

Si, comme tel est son discours, la SNCF privilégie les relations dans les plus brefs délais avec la pointe finistérienne, pourquoi offre-t-elle à l'horizon 2017 des arrêts supplémentaires en gare d'AURAY ? Par ailleurs, la SNCF peut-elle nous expliquer pourquoi un bassin de population de 230.000 habitants comme celui du Pays de REDON serait moins bien desservi par TGV que celui d'AURAY, qui touche de plus la gare de VANNES (18 kms entre les gares d'AURAY et de VANNES) ? Le bassin AURAY-VANNES bénéficiera d'une offre portée à 32 arrêts en 2017 (14 + 18), ce qui attirera de nouveaux voyageurs. Pourquoi n'applique-t-on pas ce raisonnement à la gare de REDON ?

Nous nous élevons avec force contre l'idée selon laquelle la gare SNCF de REDON serait la "gare terminus" de la grande banlieue rennaise et aurait pour seule vocation d'être connectée via des TER au hub ferroviaire de RENNES.

Le Conseil Régional de Bretagne, qui a incité dès 2009 la Ville de REDON et ses partenaires à faire aboutir le projet de PEM et injecté massivement avec ces autres collectivités territoriales des fonds publics dans cette opération ainsi que dans les 9 autres PEM de Bretagne, doit prendre conscience qu'à travers sa décision concernant la fréquence et le volume des arrêts TGV à partir de 2017, il prend une option lourde en termes d'aménagement du territoire régional au sujet des équilibres à établir entre les métropoles et les territoires.

### 3°) Un sentiment d'injustice

Nous attirons solennellement l'attention, en premier lieu de la SNCF, en second lieu de la Région Bretagne, sur le sentiment d'inéquité, d'inégalité de traitement, voire d'injustice qui est en train (!) de monter en puissance chez les habitants de REDON et du Pays de REDON, dans la mesure où les investissements publics importants consentis ne se traduiront, en l'état, par aucune amélioration de la desserte TGV de la gare de REDON en 2017.

Croyez-vous que nos concitoyens redonnais, dont une bonne part financent de manière conséquente par l'impôt le PEM de REDON, vont accepter sans réagir l'absence de retour sur investissement en terme d'amélioration de la desserte TGV en 2017, alors même que le sentiment suivant est présent dans la population, qu'on peut résumer ainsi : pourquoi réaliser un investissement si coûteux si c'est pour regarder passer les trains ? (soit dit en passant, le coût du PEM est passé de 13 Millions d'euros au départ à 23 Millions désormais).

En résumé, ce que la SNCF et la Région Bretagne ont décidé seules sans concertation est ressenti comme une grande injustice.

### 4°) L'impact négatif et dissuasif des ruptures de charge :

Enfin, dernier point, la conséquence de la complémentarité TGV-TER que la SNCF et la Région Bretagne prônent, est à l'évidence l'existence de ruptures de charge, notamment en gare de RENNES. Or, selon la SNCF elle-même, le désagrément ressenti par les voyageurs



devant subir une correspondance est équivalent à une heure au moins de trajet supplémentaire. Les combinaisons TGV-TER ne peuvent en aucun cas constituer la solution à offrir pour la desserte future de la gare de REDON.

Nous voulons, nous usagers mais aussi l'ensemble des forces vives de REDON et du Pays de REDON symbolisé par le front uni constitué aujourd'hui, davantage de TGV directs dans chaque sens : REDON-PARIS et PARIS-REDON chaque jour, et surtout une desserte ferroviaire de qualité avec un positionnement horaire des TGV qui permette de se rendre à PARIS dans des créneaux horaires de qualité mais également dans le sens inverse qui permette aux Parisiens de se rendre à REDON durant une journée entière.

Dès lors que la SNCF se dit "contrainte" par le protocole d'accord conclu l'été dernier par M. PEPY avec la Région Bretagne, et que cette dernière a reconnu publiquement un défaut de concertation avec les représentants du Pays de REDON lors de l'élaboration des grilles horaires de la desserte LGV 2017, notre requête qui est celle de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux du Pays de REDON paraît légitime concernant les demandes suivantes, toujours en discussion avec les représentants nationaux et bretons de la SNCF, à savoir par ordre de priorité décroissant :

1°) l'arrêt d'un TGV direct PARIS-REDON autour de 20H00 à REDON, car l'horaire actuellement proposé au départ de PARIS-MONTPARNASSE à 18H56 est trop tardif si l'on tient compte de la durée normale d'une journée de travail ou de loisirs à PARIS ;

2°) l'arrêt d'un TGV direct REDON-PARIS autour de 18H00 à REDON à la place de celui programmé au départ de la gare de REDON à 20h53, ce dernier étant bien trop tardif dans la mesure où l'arrivée en gare de PARIS-MONTPARNASSE n'aurait alors lieu qu'à 23H04, ce qui relève du parcours du combattant quand il faut ensuite, via le métro, le taxi ou tout autre moyen de transport, se rendre par exemple dans un hôtel situé à PARIS ou pire encore en région parisienne ;

3°) avancer l'heure de départ du TGV direct PARIS-REDON programmé par la SNCF à 9H02 au départ de PARIS pour que celui-ci arrive à REDON vers 9H00 au lieu de 11H07 prévu, ce afin de permettre aux clients et fournisseurs des entreprises de REDON et du Pays de REDON d'effectuer une vraie journée de travail dans notre territoire ;

4°) avancer légèrement l'heure de départ du TGV direct REDON-PARIS programmé par la SNCF à 6H18 au départ de REDON pour que celui-ci arrive en gare de PARIS-MONTPARNASSE avant 8H30 au lieu de 8h47 prévu, ce afin de permettre aux usagers d'être suffisamment tôt à PARIS ou en région parisienne, notamment pour ne pas manquer le début des réunions.

Ces 4 demandes, qui consistent pour 3 d'entre elles en de simples déplacements d'horaires sans création de trains, ne paraissent pas insurmontables.

Nous savons pouvoir compter sur vous, étant observé que notre patience a été grande dans nos relations avec la SNCF (presqu'un an déjà de "négociations" et d'actions bon enfant sans résultat tangible hormis l'obtention, à la demande de plusieurs villes de Bretagne, du TGV direct PARIS-REDON prévu par la SNCF à 6H18 au départ de REDON).

## **Annexe A8 - Correspondances : témoignages de voyageurs**

### **Menton-Paris, Paris-Remiremont**

Il est surprenant de constater à quel point tout semble organisé en France pour faire des correspondances un exercice stressant, voire un pari audacieux.

J'ai pu m'en rendre compte encore lors d'un voyage récent de Menton à Paris. L'horaire du seul TGV desservant Menton ne me convenant pas, j'avais choisi de prendre un TER Menton-Nice, et de continuer vers Paris par le TGV partant de Nice à 17h34. Selon la fiche horaire régionale, il m'était possible de partir de Menton à 16h29, avec une correspondance de 29 min à Nice ou à 16h51 avec une correspondance de 12 min. Par prudence, j'ai choisi de prendre le train de 16h29. Bien m'en a pris, car en arrivant à Menton, j'ai découvert que le train suivant était supprimé. De nombreux voyageurs ont eu moins de chance que moi et ont dû passer la nuit dans le train ou reporter leur voyage...

A Nice, il n'y a ni escalier mécanique ni rampe pour aider les voyageurs avec bagages ou à mobilité réduite. Il en est de même à Menton, où le quai desservant la voie en provenance de Nice n'est accessible que par des escaliers alors que cette gare est fréquentée par des navetteurs mais aussi des voyageurs à longue distance, avec une prépondérance de seniors.

Alors que cet équipement est presque standard dans les grandes gares allemandes, à ma connaissance on ne trouve dans aucune gare française de tapis roulant pour bagages.

Les services TER sont trop souvent peu fiables, les correspondances trop souvent compliquées et non garanties, malgré des délais uniformément allongés à 10 minutes, même lorsque l'application rigide de cette règle peut conduire à une absurdité.

Ainsi, il est impossible d'acheter au guichet ou en ligne un billet Paris-Remiremont avec emprunt successif du TGV 2501 arrivant à Nancy à 8h52 et du TER 35213 partant à 9h01 sur le même quai, qui permet d'arriver deux heures plus tôt à destination qu'avec la relation proposée par le site Voyageurs-SNCF.com. Mais seuls les voyageurs très avisés peuvent le savoir... La SNCF peut dire que c'est un contresens économique de desservir Remiremont par TGV, mais elle fait tout pour que les usagers et les élus s'accrochent à leur TGV direct !

Jean-Marie Tisseuil, AUT-Ile de France

### **Bordeaux – Le Mans**

Souhaitant me rendre en train de Bordeaux au Mans en fin d'après-midi un samedi, j'ai constaté qu'il était impossible de partir après 14h28 sauf à passer par Paris : le dernier train Tours - Le Mans arrive à 17h22 à Saint-Pierre-des-Corps, où est assurée la correspondance avec les TGV Bordeaux-Paris, aucun train ne circulant de Tours au Mans entre 17h07 le samedi et 9h07 le dimanche !

Une desserte aussi squelettique entre deux agglomérations de 180 000 et 280 000 habitants distantes de moins de 100 km est sans doute unique en Europe de l'Ouest, et d'autant moins compréhensible qu'au trafic régional s'ajoutent des relations à plus longue distance telles que Caen-Poitiers, Le Mans - Bordeaux, Rennes-Tours. La connexion à Saint-Pierre avec les TGV Paris-Bordeaux est un atout pour la ville du Mans, mais bien mal mis en valeur.

Pour le malheur des usagers, la ligne Le Mans-Tours est gérée par trois autorités organisatrices de Transport, l'Etat pour les services Intercités Caen-Tours, les Régions Centre et Pays de Loire pour les TER. L'insuffisance voire l'absence de concertation entre ces collectivités est certainement à l'origine de la situation actuelle. Est-ce faire preuve d'un optimisme excessif que d'espérer qu'elles sauront enfin s'entendre pour offrir le service attendu par l'utilisateur ?

Il faut augmenter la fréquence des trains Le Mans-Tours, notamment en fin de semaine. Des services de cars sur l'A28 en 1 h 15 min pourraient être envisagés en complément des dessertes ferroviaires, en fin de soirée, pour assurer les correspondances avec les TGV Bordeaux-Paris.

Jean-Marie Tisseuil, FNAUT Ile-de-France

### **Paris-Aubenas**

Ce dimanche 8 août, pour aller de Paris en Ardèche, j'ai choisi un départ à 8h20 via Valence-TGV (le TGV pour Montélimar, complet en 2ème classe, est trop cher). Pas de chance : un car pour Vallon-Pont d'Arc part de Valence-TGV à 10h26, soit 6 mn avant l'arrivée du TGV... Pour aller à Valence-Ville, le site SNCF propose un car à 11h00.

Pourtant un TER Ancey - Valence-Ville dessert Valence-TGV à 10h40 et permet d'arriver 30 minutes plus tôt, bel exemple de correspondance "fantôme".

A Valence-Ville, aucune correspondance vers Avignon : il n'est pas étonnant que les six voitures de l'automoteur en provenance d'Ancey soient presque vides. Une (mauvaise) correspondance pour Avignon est offerte à 11h45, mais pas les dimanches.

Le TER suivant à destination d'Avignon et Marseille, pourtant prévu à 12h31, n'est pas affiché. On m'informe qu'il est supprimé « en raison de travaux ». Pourtant une affiche « Informations travaux TER » relative à des travaux au sud d'Orange précise bien que ce train circule normalement ! Quant à la possibilité de le maintenir entre Lyon et Valence, et de le faire transiter par la ligne de la Rive droite du Rhône entre Livron et Avignon, elle n'a apparemment pas effleuré la SNCF !

J'attends donc pendant une heure et demi le car TER pour Aubenas via Privas. Si le trajet Paris-Valence LGV est abattu en 2 h 11 mn, il m'aura fallu presque 6 h pour atteindre Aubenas. En passant par Montélimar, j'aurais effectué le trajet TGV en 2h50, puis attendu 30 minutes la correspondance routière pour Aubenas (1h de trajet).

L'offre de transport entre Paris et Aubenas, est très lacunaire : dans le sens Paris-Aubenas, aucune relation n'est disponible entre 9h46 et 17h46 ; en sens inverse, le dernier départ est à 15h42, même le dimanche. Il serait pourtant facile de créer des liaisons supplémentaires, par exemple :

- en retardant de 15 minutes l'autocar partant de Valence-TGV à 15h26, pour lui permettre de relever la correspondance du TGV partant de Paris à 13h19 ;
- en prolongeant les dimanches le car Lalevade (18h45)-Montélimar jusqu'à Valence-TGV afin d'offrir une correspondance avec le TGV de 21h36.

Les dessertes routières TER de l'Ardèche sont probablement parmi les meilleures de ce type, mais je rêve quand même d'un véritable réseau de transport où TGV, TER et autocars seraient en correspondances étroites, comme les Suisses savent si bien les organiser.

Jean-Marie Tisseuil, FNAUT Ile-de-France

## **Aubenas-Paris**

Ce 16 août 2010, j'effectue le trajet Aubenas-Paris, en empruntant un car TER Aubenas-Montélimar dont l'arrivée est prévue à 8h15, ce qui laisse un battement de 21 mn à Montélimar. Or, en dépit d'un retard de 7 mn au départ d'Aubenas, le car arrive à 8h03, soit 33 mn avant le départ du TGV !

Ainsi, en plus d'un délai de correspondance confortable avec le TGV, l'horaire du car intègre une marge de sécurité de l'ordre de 15 mn. C'est bien là la faiblesse de l'autocar : compte tenu des aléas de la circulation routière et de la longueur variable des arrêts, fonction du nombre de voyageurs attendant aux arrêts et du temps de délivrance des billets, seule une marge de sécurité importante permet de garantir la correspondance avec les trains.

Le trajet Aubenas-Montélimar se faisant en voiture en 45 mn, un voyageur motorisé aurait pu partir d'Aubenas à 7h30 au lieu de 7h00 en gardant un battement de 21 mn à Montélimar. Faut-il s'étonner que la clientèle des cars TER soit majoritairement constituée de captifs, qu'élus et hommes d'affaires leur préfèrent systématiquement la voiture et défendent bec et ongles le projet de nouvelle gare d'Allan, malgré l'allongement prévisible du trajet d'approche des cars TER ?

Jean-Marie Tisseuil, FNAUT Ile-de-France

## **Correspondances à Toulouse**

Les trains régionaux doivent être accélérés. Prochainement la durée du trajet Rodez-Toulouse en voiture approchera 1h45, alors que le train effectue ce même trajet en 2h20 malgré la modernisation de la voie et l'introduction d'un matériel plus performant. Du temps des autorails X 2800, la durée du trajet était voisine de 2 h.

Si la liaison Albi-Montauban par autocar s'est améliorée et donne de bonnes correspondances pour Bordeaux et Paris, la plupart des correspondances doivent être sérieusement améliorées.

Un train en provenance d'Albi arrive à Toulouse à 10h45 alors que le train pour Paris-Austerlitz part à la même heure. Un train en provenance de Paris-Austerlitz arrive à 14h18, et le train pour Albi part à 14h24.

Pas de correspondances à Toulouse depuis Albi pour les TGV de 16h04 et de 18h04 vers Bordeaux et Paris. Pas de correspondance à l'arrivée du TGV à Toulouse à 14h57 vers Albi.

Mis à part les trains de 12h55 et 16h53 qui disposent de bonnes correspondances depuis Rodez-Albi, les trains Toulouse-Marseille ne sont accessibles qu'au prix d'un temps d'attente dissuasifs de plus d'une heure.

Un train part de Toulouse à 12h41 vers Pau alors qu'un train en provenance de Rodez arrive à 12h42 ; un autre part de Toulouse à 14h41 quand un train en provenance de Rodez arrive à 14h40. Un train en provenance de Pau arrive à Toulouse à 19h30, un train pour Rodez part à la même heure.

Un train arrive de Rodez à 10h45, un train pour Lyon et Strasbourg part à 10h49. Un train arrive de Rodez à 14h40, un train pour Lyon et Strasbourg part à 14h47. Un train en provenance de Lyon arrive à 11h12, un départ pour Rodez a lieu à 11h18.

Pour aller de Carmaux-Albi vers la Rochelle et Nantes, un train assure une correspondance à 8h17 du lundi au vendredi mais, le samedi, le temps d'attente est d'une heure et, le dimanche, il est impossible de prendre le train pour Nantes. Comme nous l'avons proposé il y a plusieurs années, il suffirait d'inverser les jours de circulation des trains 870055 (lundi à

vendredi) arrivant à 7h43 et 870057 (tous les jours) arrivant à 8h21. Cette solution qui ne coûtait rien a été retenue pendant plusieurs services annuels, mais l'anomalie est réapparue depuis deux ans...

A Rodez, le train de Paris arrive à 6h14, le départ est à 6h20 pour Millau et 6h19 pour Toulouse. Un train part de Rodez pour Millau à 8h20, celui en provenance de Toulouse arrive à 8h23. Un train arrive de Millau à 12h25, le départ pour Toulouse est à 12h28 ; un autre arrive de Millau à 17h38 le vendredi, le départ pour Toulouse est à 17h29 ; un autre arrive de Millau à 18h55, le départ pour Toulouse est à 18h47. Faut-il s'étonner, face à cette accumulation d'incohérences, que des trains soient peu fréquentés et que le covoiturage ait autant de succès ? Ne cherche-t-on pas à saboter la desserte de Millau ?

Jacques Vaisson, président, TARSLY-FNAUT

J'habite une région frontalière depuis 15 ans et le TER qui y conduit a été sacrifié. Auparavant on mettait 3/4 d'heures pour rejoindre la "grosse" ville la plus proche. Maintenant pour faire 60 km on met 1h30 parfois et plus quand il y a des travaux (dans ce cas on roule à moins de 10 km/h sur de longues portions.., ou on nous propose un car de remplacement. qui mettra autant de temps voire plus, parce que les 60 km de route sont gérés par des 30, 50, et 70 km/ h sur au moins la moitié du parcours. Le TGV passe dans la gare de la "grosse" ville , on nous avait assuré que c'était une chance, que cela allait booster les correspondances et les moyens de se déplacer. sauf que le TGV part avant l'arrivée des soi-disant correspondances, la plupart du temps, que des horaires de trajets ont été supprimés, et que depuis la présence du TGV, les lignes TER normales sur les lignes de correspondance sont pratiquement inexistantes et ont doublé leur temps de trajet. la volonté est claire : faire payer plus cher la ligne, ne pas mettre plus de wagons pour vendre des premières classes en tgv...et faire payer très cher le parking.

Une signataire de la pétition de la FNAUT « Sauvons nos trains »

## **Annexe A9 - La FNAUT demande que les relations TGV diamétrales soient préservées et développées**

### **Communiqué de presse du 18 janvier 2010**

Confrontée à une baisse de la fréquentation des TGV en raison de la crise économique et à une hausse du coût de l'énergie et des péages qu'elle verse à RFF, la SNCF envisage de supprimer des relations TGV non rentables, en particulier des relations diamétrales (« passe-Paris ») telles que Strasbourg-Lille, Strasbourg-Nantes et Strasbourg-Bordeaux.

La FNAUT reconnaît que la hausse des péages TGV est nécessaire pour permettre à RFF de poursuivre ses investissements sur les lignes à grande vitesse mais aussi sur le réseau classique. Elle estime cependant que c'est d'abord à l'Etat de soutenir financièrement ces investissements. Elle rappelle qu'il s'était engagé, lors de la création de RFF en 1997, à désendetter le système ferroviaire mais n'a pas tenu ses promesses (un tel désendettement est intervenu en Allemagne lors de la réforme ferroviaire de 1994).

La FNAUT estime par ailleurs que la SNCF doit réduire ses coûts de production, notoirement plus élevés que ceux de la Deutsche Bahn, son homologue allemand, avant de procéder à la suppression de ses services les moins rentables.

Elle rappelle enfin que les relations TGV diamétrales menacées sont pénalisées par le positionnement stupide de la gare lorraine TGV à Louvigny, en pleine campagne, sans connexion avec le réseau TER lorrain, et par le manque de capacité du tronçon Massy-Valenton de la grande ceinture parisienne utilisée simultanément par les TGV diamétraux et les trains du RER C.

Les relations TGV diamétrales répondent à un vrai besoin des voyageurs et permettent, par ailleurs, de concurrencer l'avion générateur de nuisances et d'émissions de gaz à effet de serre. Elles doivent être développées. La FNAUT demande donc :

- une réduction des péages ferroviaires pour les relations diamétrales menacées ;
- des efforts commerciaux de la part de la SNCF pour mieux valoriser son offre (tarification moins complexe, meilleure information sur l'offre horaire et tarifaire) ;
- l'accélération du déplacement prévu de la gare lorraine de Louvigny à Vandières, à l'intersection de la ligne à grande vitesse Est et de la ligne Nancy-Metz ;
- la modernisation rapide de la ligne Massy-Valenton ;
- une taxation écologique des vols aériens intérieurs concurrents des services TGV.

***Réduction des dessertes TGV : Fabienne Keller exprime sa colère  
(Le Point, 19 janvier 2010)***

**Fabienne Keller** (Bas-Rhin), réagit avec colère à l'annonce d'une éventuelle refonte du réseau de TGV et de la réduction des dessertes entre Strasbourg et Lille, Bordeaux et Nantes.

« *Ce n'est pas une méthode acceptable : la construction de la ligne TGV a été financée largement par les collectivités. Une refonte des dessertes, qui figurent dans la déclaration d'utilité publique, n'est pas acceptable **sans une concertation approfondie avec les Régions et les métropoles concernées*** », affirme la sénatrice.

La sénatrice affirme que les dessertes entre les Régions ont démarré doucement, mais se développent régulièrement et que la conception du Grand Paris s'appuie d'ailleurs largement sur cette idée de gares permettant des dessertes de la grande couronne de Paris et facilitant les liaisons province / province, **déchargeant le « noeud ferroviaire » parisien.** Pour **Fabienne Keller**, « *l'argument des tarifs des sillons est irrecevable. Les investissements sont financés largement par les contribuables alsaciens, leur utilité doit tenir compte de cet investissement initial considérable. La tarification, qui résulte certes de calculs qui ont leur logique financière, ne doit pas devenir un prétexte à la réduction du nombre de trains.* » Répondant à l'argument invoqué par la SNCF qui se plaint de « perdre des clients », elle estime que cette question « renvoie à la question de la tarification. » « **Il est temps de changer l'image et aussi la réalité tarifaire du TGV : des tarifs excessifs en particulier en fin de semaine et en heure de pointe ont découragé des utilisateurs privilégiés tels les étudiants ou les personnes travaillant régulièrement entre deux villes** », estime-t-elle.

Réagissant à l'article des Echos, la SNCF a pour sa part démenti lundi vouloir supprimer certaines lignes de TGV ou réduire la desserte de lignes peu rentables d'ici la fin de l'année. "Il n'y a donc pas de plan de suppression de dessertes", selon le communiqué, mais "dans le cadre des réflexions en cours sur le modèle économique des TGV à plus long terme, des travaux plus poussés d'évolution de l'offre TGV sont engagés", précise la SNCF.

### **"Il n'y aura pas de suppression de dessertes TGV", promet Dominique Bussereau**

Il répond au micro de [RTL](#) à la suite de la polémique qui a fait rage lundi. Un article publié dans les [Echos](#) affirme que l'entreprise publique [prépare une refonte qui pourrait se traduire par la suppression ou la forte réduction de l'offre entre certaines destinations](#) . Pourraient notamment être concernés les axes Paris-Arras, Lille-Strasbourg et Nantes-Strasbourg. Le but étant de faire face au manque de rentabilité de ces lignes.

D. Bussereau répond donc que "la SNCF appartient à l'ensemble des Français, l'État en est à 100 % actionnaire. [...] Elle a une mission de service public, d'aménagement du territoire." Et dément de fait la suppression de ces lignes, martelant que "l'État croit sacrément dans le chemin de fer". D'ailleurs, il dit avoir trouvé le "démenti de la SNCF un peu mou".

Lundi, un porte-parole de la SNCF assurait: "Rien n'est encore décidé. Ce genre de *peignage* des liaisons se fait tous les ans. Il y a une adaptation des horaires, la création de nouveaux trains, des suppressions... Il n'y a pas de plan précis de suppression de dessertes". Et de préciser que l'offre globale de TGV devrait augmenter "de l'ordre de 1 % en 2010".

Dans son projet de budget 2010 - qui doit être adopté mercredi -, la direction de la SNCF indique qu'"une première vague de reconfigurations/suppressions de dessertes, ciblées [...] [est] intervenue courant 2009 et donnera son plein effet en 2010". Et de poursuivre : "La branche (Voyages SNCF) prévoit d'engager une refonte plus profonde à compter du service 2011, en particulier sur les relations Paris-Arras, Nord-Est et Est-Atlantique". Ce qui signifierait que, outre la desserte d'Arras, les liaisons Lille-Strasbourg, Nantes-Strasbourg et Bordeaux-Strasbourg pourraient bien être menacées...

## **Annexe A10 – La liaison TGV Luxembourg-Lyon Contribution de M. Jean-Marc Saunier**

Nancy, la plus grande agglomération lorraine, bénéficiait depuis les années 70 de **liaisons directes** vers les villes suivantes :

- Karlsruhe, Stuttgart, Munich, Ulm, Salzbourg, Innsbruck, Vienne, Budapest, et jadis Bucarest et même le nord de l'ex-Yougoslavie ( Jesenice )
- Montbéliard et Besançon, via Epinal et Belfort
- Colmar, via le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines
- Dijon, Moulins et Clermont-Ferrand, via Epinal en été
- Grenoble
- Carcassonne et Toulouse, via Narbonne
- Château-Salins et Sarreguemines
- Sedan, Charleville, Valenciennes et Lille, via Longuyon
- Bussang
- Gérardmer, via Epinal
- Chambéry, Bourg-St-Maurice, St Gervais, Gap, Briançon et Modane en hiver (de nuit )
- **et Dijon – Lyon – Marseille – Nice – Montpellier – Béziers – Narbonne – Perpignan, liaison qui subsiste encore, mais plus pour longtemps, voir ci-après.**

Concernant le département des Vosges, outre les lignes purement locales déjà fermées (Bussang, Cornimont, Gérardmer, Plombières, Lunéville – Bruyères, Epinal – Mirecourt), il bénéficiait d'une liaison Epinal – Dijon jusqu'à Nice. Et en été d'Epinal et Mirecourt vers Moulins et Clermont-Ferrand. On n'omettra pas la liaison Longwy – Nancy – Dijon – Nice également disparue.

Cette liste représente un nombre considérable de fermetures, qui signent l'ajustement d'une offre de transport à une logique économique inéluctable. Surtout pour la Lorraine du Sud, car **la Moselle est assez peu impactée**, les fermetures de Sierck-les-Bains, Bitche et Metz – Verdun étant mineures, et les gares de Metz et Thionville gardant des trains directs vers la Belgique (Arlon, Namur, Bruxelles), l'Allemagne (Sarrebruck, Trèves) et la Suisse (Bâle). Le seul dommage réel en Moselle est la perte des liaisons Metz-Francfort, minimisée par l'arrêt bientôt rétabli à Lorraine TGV d'un train Paris-Francfort, et par des correspondances attrayantes à Sarrebruck.

**Lors de l'abandon prévu en 2016 de la desserte directe vers le Sud-est** ( Dijon, Lyon et au-delà ), les 10 TGV vers Paris mis à part, **Nancy ne sera plus qu'une gare TER** vers Saint-Dié, Bar-le-Duc, Remiremont, Luxembourg et Strasbourg (quelques TER vers Bâle), seules liaisons pérennes directes. Et vers Contrexéville, Longwy et Neufchâteau, par des TER en sursis. Ce qui équivaldra à ne plus proposer que des dessertes régionales (voire locales) pour rejoindre Nancy et sa zone urbaine de premier ordre sur les plans universitaire et judiciaire, dans le domaine de la recherche, de la culture, et dans le secteur médical et hospitalier.



Activités exigeantes sur la qualité des transports directs, en raison des nombreux échanges, souvent internationaux, dont elles font l'objet.

Or, ce bouleversement annoncé en Lorraine du Sud aurait pu être amorti par la gare d'interconnexion prévue à Vandières, qui a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique favorable, d'un décret en Conseil d'Etat, d'un financement acquis, et d'une récente consultation publique, suivie de son abandon. Décision pour le moins inédite, qui impose une parenthèse.

Vandières TGV aurait bénéficié autant à la Lorraine du Sud qu'à celle du Nord, et le perdant est pour une fois **la Lorraine tout entière**. Ce que les rares personnes s'étant exprimées n'ont pas compris, car la présentation du sujet faite en Moselle ( *une énième querelle Nancy / Metz* ) a scellé d'avance le résultat de la consultation, les électeurs mosellans étant un peu plus nombreux que les électeurs meurthe-&-mosellans.

L'approche du problème a été aggravée par l'étonnante position de quelques responsables, pour certains destinataires de ce dossier, qui ont agité la menace d'une suppression partielle des TGV de Nancy et des Vosges vers Paris, argument vite relayé à l'identique en Moselle pour les TGV Metz – Paris, qui risquaient d'être remplacés par une correspondance à Vandières avec les TGV Paris – Strasbourg.

#### **Or une telle approche était erronée pour quatre raisons**

- les gares TGV françaises dites *en plein champs* ( Haute-Picardie, Mâcon-Loché, Vendôme, etc ... ) desservent peu Paris directement, leur vocation première est l'interconnexion vers d'autres régions. Leurs bâtiments, parkings et navettes routières ne sont pas calibrés pour accueillir la foule correspondant à deux TGV complets devant desservir une grande ville par correspondance, l'un à l'arrivée et l'autre au départ, à fortiori s'il s'agit de rames doubles.

Il n'existe actuellement aucune liaison directe Paris – Lorraine TGV, et si cette dernière retrouvera en avril 2016 un unique arrêt de / vers Paris, il s'agit en fait de recréer une liaison entre la Lorraine et Francfort, destination de cette rame.

- lors de la mise en service totale de la LGV Est en avril 2016, le nouveau gain de temps entre Paris et Strasbourg sera de 32 minutes. On imagine mal la SNCF perdre 8 de ces précieuses minutes ( freinage, arrêt et redémarrage compris ) gagnées au prix d'un investissement colossal, **sur la moitié des trains Paris-Strasbourg !**

Et pénaliser ainsi son cœur de cible, la clientèle alsacienne.

- la liaison directe Metz – Paris **était totalement protégée**, car la majorité de ses TGV continue sur Luxembourg. Ce pays ayant participé au financement

de la LGV Est, des dessertes directes lui sont dues, au terme d'une convention internationale.

- La liaison directe Nancy-Paris était un peu moins protégée, mais outre un bon taux de remplissage, elle n'aurait pas été modifiée au nom d'une parité de desserte avec Metz que personne n'ose transgresser, du moins jusqu'à présent. La desserte de Metz garantissait celle de Nancy, mais personne ne l'a vu ni compris.

Ce préambule était indispensable pour introduire l'objet de ce dossier :

### LA NOUVELLE OFFRE SNCF LORRAINE / SUD-EST EN 2016 – 2017

Bien qu'électrifiée à deux voies, la liaison Lorraine – Sud-est par la ligne Toul-Dijon via Neufchâteau n'a jamais été étoffée, quelques trains de jour et un ou deux trains de nuit depuis des décennies, à la vitesse commerciale décevante en raison d'un profil de ligne difficile (courbes serrées), à travers un désert démographique de 150 kms, la Haute-Marne. La SNCF s'emploie depuis 25 ans à mettre fin à cette situation, **et elle aura tout tenté** :

- Suppression en 1991 du raccord Aillevillers – Port d'Atelier ( Haute-Saône ) pour condamner un détour par les Vosges qui ne prenait que dix minutes, même jadis en traction thermique, mais risquait de pérenniser la liaison en desservant l'agglomération significative d'Epinal.  
En 1980, un autorail essoufflé ralliait Dijon à Nancy via Port d'Atelier et Epinal en 2h26, alors que le trajet actuel des TGV Nancy – Dijon via Neufchâteau dure 2h20 ! Cherchez l'erreur ...
- Réduction draconienne des trains de jour, il n'en reste que trois et on a frisé les deux, pour fortement inciter l'utilisateur à transiter par Paris, au mépris d'un changement de gare et d'une augmentation tarifaire. Sans pour autant réduire vraiment le temps de trajet par ce nouveau parcours, puisqu'il était même un peu plus long depuis Nancy.
- Suppression discrète des arrêts de Toul et Neufchâteau, qui pouvaient améliorer les taux de remplissage. Vite rétablis sous la pression générale, mais une fois par jour seulement.
- Remplacement des rames classiques par des TGV, permettant d'augmenter les tarifs sans améliorer le confort ni le temps de transport, manière feutrée d'éliminer encore quelques voyageurs.
- Discrète tentative vers 2011 d'une nouvelle architecture de desserte, en instaurant pendant quelques mois un éphémère TGV Metz – Lyon sans aucun arrêt ( ni publicité ), en à peine plus de trois heures, temps record par la LGV-Est, l'interconnexion autour de Paris et la LGV Sud-est. Ce ballon d'essai a été si discret ( pour éviter un

tollé en Lorraine du Sud, puisque ce train ne desservait plus Nancy ) qu'il a vite tourné à l'échec.

Avec une conclusion : pour rentabiliser un TGV, il faut qu'il desserve au moins deux villes en Lorraine, une seule fut-elle Metz ne suffisant pas.

- Fin 2014, début du démantèlement du train de nuit Luxembourg – Metz – Nancy – Nice, limité à trois circulations centrées sur le week-end. Ce train vit ses dernières heures.

### **Ce qui nous mène à l'été 2016, où la nouvelle offre va conjuguer plusieurs opportunités.**

Son cocktail est composé de l'ouverture du dernier tronçon de la LGV Est Baudrecourt – Strasbourg ; du constat d'une rentabilité moins bonne que prévue pour la LGV Rhin-Rhône ( Strasbourg – Lyon ) ; et de l'heure maintenant venue de l'abandon de la ligne Nancy – Dijon via Toul et Neufchâteau, en la dédiant exclusivement au fret.

Ce dernier point en persuadant le futur Conseil régional ALCA d'abandonner les quelques rares circulations TER qui subsistent entre Nancy, Toul et Neufchâteau. Vu de Strasbourg, cet ultime obstacle pourrait être levé facilement.

**Le résultat est brillant :**  
**deux TGV quotidiens LUXEMBOURG – Thionville – Metz – STRASBOURG dès le 2 avril 2016**  
**prolongés quelques mois plus tard sur Belfort, Besançon et LYON ( et au-delà )**

Avec une kyrielle d'avantages pour la SNCF :

- Rentabilité de la LGV Rhin-Rhône en remplissant mieux les TGV Strasbourg – Lyon
- Optimisation de la LGV Baudrecourt – Strasbourg, qui ne sera pas surchargée, les TGV de Paris vers Metz, Luxembourg, Nancy et les Vosges ne l'empruntant pas
- une liaison de qualité entre deux capitales européennes : Luxembourg et Strasbourg en 1h36, mettant en outre **Metz à 0h50 de Strasbourg** (1h30 au mieux actuellement )
- abandon définitif du service voyageurs sur Nancy – Dijon.

Et deux inconvénients majeurs pour l'usager :

- fin des liaisons directes, **et même de toute liaison possible**, entre la Lorraine ( Nord et Sud ) et la Bourgogne ( Dijon, Beaune, Chalon, Mâcon )
- **DISPARITION DEFINITIVE DE LA GARE DE NANCY DU PAYSAGE FRANÇAIS GRANDES LIGNES !**

En marge, la liaison ( Reims ) – St Dizier – Chaumont – Culmont-Chalindrey – ( Dijon ) étant également en sursis, ne subsisteront plus entre Paris et Strasbourg pour descendre vers le Sud que ... les deux extrémités d'un barreau horizontal de 500 kms : Paris par la LGV Sud-est et Strasbourg par la LGV Rhin-Rhône. Surprenante vision de l'aménagement du territoire qui instaure un désert ferroviaire où résident tout de même plusieurs millions de Français. Alors qu'il y a peu, existaient encore pas moins de sept itinéraires différents vers le Sud.

Cette nouvelle offre appelle plusieurs constats et observations

**D'un point de vue technique**, la proposition est cohérente. Le trajet actuel de Metz à Lyon dure 4h50 via Nancy et Dijon. Le meilleur temps du TGV Rhin-Rhône entre Strasbourg et Lyon s'établit autour de 3h15 (en évitant Mulhouse, grande perdante, même si quelques TGV au temps de parcours plus long la desservent). Avec un trajet total de 4h10, Metz gagnerait donc 40 minutes, au prix d'une augmentation des tarifs et de la suppression de la desserte de Nancy.

**D'un point de vue commercial**, ce dispositif offre des liaisons performantes Metz – Belfort et Metz – Besançon, inexistantes actuellement. Alors que la liaison ( rarement directe, et poussive ) Nancy – Belfort par les Vosges est en sursis.

Il oblige par contre les Lorrains du Sud à opérer un changement à Strasbourg, pour une durée de transport très supérieure à la liaison actuelle entre Nancy et Lyon, qui est de 4h05, puisqu'elle s'établira à 4h55, soit une pénalité de 50 minutes sur un trajet qui paraissait déjà très long ...

**Gain de 40 minutes + TGV directs depuis Metz,  
50 minutes de plus depuis Nancy + changement imposé, cherchez encore l'erreur ...**

L'alternative depuis Nancy d'un transit par Paris pourrait ressurgir ( 4h20 contre 4h55 via Strasbourg, mais 4h05 actuellement via Neufchâteau ), au prix d'un changement de gare impossible aux personnes âgées ou handicapées, et très contraignant avec des bagages ou de jeunes enfants. Avec de surcroît des tarifs beaucoup plus élevés.

**D'un point de vue éthique et politique**, ce dispositif pose problème.

Il transgresse la parité entre Nancy et Metz, et va lézarder la fragile unité de façade de la région Lorraine au mauvais moment, celui d'un front commun indispensable dans le cadre de la nouvelle région ALCA.

**Du point de vue de l'aménagement du territoire**, ce dispositif est malsain car Nancy est une ville française.

Or la SNCF, entreprise française, n'a ni vocation ni légitimité à mieux desservir une ville étrangère comme Luxembourg, au total détriment d'une ville française, nettement plus importante de surcroît.

Comprenant que la rentabilité des trains du Sud passe en Lorraine par la desserte d'au moins deux villes ( essai vers 2011 d'un TGV direct Metz – Lyon sans aucun arrêt, déjà cité ), la SNCF a considéré qu'un cocktail Luxembourg / Thionville / Metz / Strasbourg et au-delà serait plus rentable qu'une desserte Metz / Nancy / Strasbourg et au-delà. **Ce qui reste d'ailleurs à prouver.**

Elle a surtout évité de pénaliser Metz ( encore capitale régionale, et siège de la Direction SNCF ) en augmentant son temps de transport d'un crochet de 55 minutes par Nancy ( mais seulement 10 sur la situation actuelle ), tout en avantageant Nancy avec une durée de parcours plus courte que depuis Metz, alors que la géographie aboutit pourtant à cette conclusion.

La SNCF sort ici de son rôle, car si elle n'a pas en charge l'aménagement du territoire, elle n'est pas non plus autorisée à contribuer si fortement à son déséquilibre. Surtout quand le contribuable sud-lorrain, comme tout Français, a financé la LGV Rhin-Rhône, à contrario du contribuable luxembourgeois.

Car si le Grand-duché a cofinancé la phase 2 de la LGV Est, c'est à hauteur de 40 millions d'euros seulement. Et si ces 2 % sur 2 milliards d'euros sont cohérents pour améliorer la desserte Luxembourg – Strasbourg, ils deviennent par contre insignifiants dans le cadre d'une liaison directe à grande vitesse Luxembourg – Lyon.

Le retour sur investissement est ici d'une performance remarquable, et à tout le moins, reconnaissons à nos voisins luxembourgeois le mérite de savoir investir !

Sachant que tous les TGV vers l'étranger sont opérés par des structures dédiées ( GEIE ... ), **Eurostar** vers la Grande-Bretagne, **Thalys** vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, **Lyria** vers la Suisse, **Alleo** vers l'Allemagne, **Elipsos** vers l'Espagne, **TGV Europe** vers l'Italie ... Luxembourg bénéficie aujourd'hui d'une exception surprenante.

Or le Grand-duché est-il oui ou non un pays étranger ?

La présente ne s'apparente cependant pas à un réquisitoire contre nos voisins luxembourgeois, qui n'en demandaient pas tant, et auraient préféré voir naître une troisième voie entre Thionville et Luxembourg, pour absorber le flux des 85.000 travailleurs frontaliers qui convergent chaque matin vers leur capitale.

Mais il faut admettre que **l'offre faite au Luxembourg est mirifique** : nouvelles liaisons tout TGV, rapides et fréquentes vers Strasbourg, Colmar, Belfort, Besançon, Lyon et le Sud-est, à un tarif abordable ( le niveau de vie est beaucoup plus élevé dans ce pays ), qui remplacent une unique liaison nocturne, qui ne dessert même pas Dijon, Lyon, ni Valence, puisqu'y passant en pleine nuit ...

**Offre mirifique d'un côté, abandon intégral de la Lorraine du Sud de l'autre**, il y a bien là un choix déroutant, qui s'apparente davantage à l'aménagement du territoire luxembourgeois qu'à celui du territoire français.

**Du point de vue des alternatives**, ce dispositif met à mal une autre proposition pourtant actée dès 2009 par M. le Préfet de la Région Lorraine : une liaison Lorraine – Sud-est raccordée à la LGV Rhin-Rhône vers Montbéliard, en desservant Metz, Nancy, Epinal et Luxeuil. Trajet le plus naturel et le plus équitable pour tous les Lorrains, puisqu'il dessert l'intégralité du sillon mosellan.

La mise à niveau entre Epinal et Lure ( infrastructures, électrification ), et quelques traverses de voies nouvelles entre Lure et Villersexel ( 800 millions d'euros au total ) ont eu raison de cette alternative économique, et de bon sens, que le nouveau dispositif enterre définitivement.

Et l'axe Nancy / Epinal / Besançon n'a probablement pas pesé dans l'esprit de la SNCF face à l'axe Metz / Strasbourg, au détriment une nouvelle fois encore de la Lorraine du Sud.

Toujours au chapitre des alternatives, la conjugaison par ailleurs de la fermeture de la ligne Nancy – Neufchâteau – Dijon avec celle de la ligne Contrexéville – Merrey, prévue fin 2015, anéantit irrémédiablement toute liaison vers le Sud, sans même qu'ait été posée la question de privilégier l'un de ces deux sillons parallèles au détriment de l'autre, pour pérenniser l'un des deux.

## Annexe A11 - Le projet de VFCEA

Le projet « VFCEA » consiste à créer une transversale ferroviaire performante Est-Ouest (il n'en existe aucune entre la ceinture sud de Paris et la Voie ferrée Bordeaux – Toulouse – Montpellier – Marseille), reliant la façade atlantique (dont les ports de La Rochelle et Saint Nazaire), et l'axe Saône-Rhône en Bourgogne (depuis lequel des lignes performantes permettent de rallier l'Allemagne du Sud, la Suisse, l'Italie du Nord). Ce projet est utile aux trains de fret, aux trains régionaux, et aux trains à Grande Vitesse (Rhin-Rhône Sud et Lyon / Nevers – Bourges – Tours).

Le projet vise principalement à moderniser la section Nevers – Chagny, modernisation qui peut être phasée, avec 3 aspects principaux :

- 1 -électrification de la ligne (Dijon) Chagny / Montchanin / Nevers.
- 2 - détournement (sur environ 5 km) de la ligne TER (Dijon-Chalon) Chagny / Montchanin / Nevers par la gare TGV de Montchanin qui deviendra gare commune TGV/TER.
- 3 - Construction d'un raccordement entre les deux infrastructures pour permettre à des TGV des parcours partiels sur LGV venant de Lyon, puis utilisation de l'infrastructure classique une fois électrifiée vers Strasbourg ou Tours.

### Les 5 fonctionnalités du projet

- 1 l'électrification intégrale permettra la mise en œuvre d'un axe fret Est / Ouest de qualité en alternative à la saturation du bassin parisien. Il créera un débouché (coté Est) pour les opérateurs frets nouveau (Eurocargorail et Europorte) qui ont établi une base logistique au triage de Dijon, et (coté Ouest) au port de Nantes Saint-Nazaire dans la perspective de la future zone de libre échange Europe – Etats-Unis,

- 2 l'électrification intégrale permettra de développer les relations de bout en bout TER Tours / Bourges / Nevers / Dijon, cadencées aux deux heures (c'est déjà le cas entre Dijon et Nevers et entre Tours et Bourges) il n'y a que 2 allers et retours directs aujourd'hui,

- 3 l'utilisation de la LGV entre Lyon et Montchanin pour d'éventuelles relations **TGV « de cabotage » Lyon / Montchanin / Nevers / Bourges / Vierzon / Tours / Nantes permettrait un gain de temps d'environ une heure par rapport aux trains classiques pour relier Bourges ou Nevers à Lyon.** Il constitue une solution d'attente pour le TGV POCL et permet également son phasage,

- 4 la création de raccordements directs avec la ligne à Grande Vitesse permettrait pour les TGV **Lyon / Strasbourg un gain de temps de 10 minutes** (il s'agit du scénario 6 du TGV Rhin-Rhône Sud, étudié par RFF),

- 5 l'adaptation des horaires des trains Chalon / Montchanin permettrait des correspondances systématiques au Creusot pour **des relations Chalon / Paris toutes les 2 heures, 7 fois par jour, avec un gain d'1/2 heure** par rapport au passage via Dijon.

## **Annexe A12 - La desserte TGV d'Arras**

### **Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord**

Si Lille est le centre de LGV rayonnant vers Paris, Londres et Bruxelles, l'agglomération d'Arras, située 50 km plus au sud, est en quelque sorte la porte d'entrée de la Région Nord-Pas de Calais en matière de TGV venant de toute la France.

La présente étude fait le point sur les dessertes actuelles et les améliorations à apporter.

#### **Arras porte d'entrée du Nord-Pas de Calais**

Arras est le centre de lignes ferroviaires qui desservent tout le sud du Nord-Pas de Calais, à l'intérieur d'un ovale délimité par Hesdin, Béthune, Douai, Somain, Cambrai, Achiet (voire même Albert et Corbie). On peut évaluer entre 1 000 000 et 1 500 000 habitants la population de ce territoire englobant une bonne partie de l'ex-Bassin Minier, fortement urbanisé (la population du seul Pas de Calais est de 1 441 000 habitants ; Douai-Lens regroupe 518 000 habitants, Béthune en compte 259 000, ...).

Ce bassin de population est desservi chaque jour au départ d'Arras par 4 lignes TER :

16 aller-retour (AR) vers Achiet-Amiens,

30 AR vers Douai-Cambrai,

13 AR vers Saint Pol - Etaples,

23 AR vers Lens-Béthune,

auxquels s'ajoutent 3 AR TER-GV vers Lille, 7 AR TGV vers Douai-Valenciennes et 6 AR TGV vers Lens-Béthune-Dunkerque.

En outre, 270 communes du Pas-de-Calais sont desservies par le réseau départemental Colvert au départ de la gare routière d'Arras, qui est aussi le noeud central des transports urbains de l'agglomération.

On rappellera également l'implantation du Musée Louvre-Lens qui peut être à l'origine d'une clientèle touristique importante, ainsi que le futur possible classement du bassin minier au patrimoine mondial de l'UNESCO. Une bonne desserte TGV d'Arras, au centre de ce territoire est donc nécessaire.

#### **Les dessertes TGV actuelles**

Au service 2012, les liaisons TGV au départ d'Arras un jour de semaine se décomptent ainsi :

- 12 AR avec Paris, prolongés vers le nord sur le réseau classique à raison de 5 AR pour Dunkerque, 7 AR pour Valenciennes et 2 AR pour Lille (le total est supérieur à 12 car des rames doubles sont scindées à Arras) ;

- 5 AR vers Roissy et la province au delà (1 pour Strasbourg, 1 pour Marseille, 1 pour la Bretagne, 1 pour Bordeaux, 1 pour Lyon/Marseille/Montpellier) .

A titre de comparaison, la gare de Picardie qui dessert un hinterland potentiel de 300 000 habitants (évalué à 30% de la Somme qui compte 555 000 habitants et de l'Aisne qui en compte 535 000) mais très mal relié à cette gare isolée de tout (35 à 40 mn de bus depuis Amiens, hôtel le plus proche à 7 km !), bénéficie de 11 AR vers Roissy et la Province.

Les liaisons TGV au départ de Lille se décomptent comme suit : 24 AR vers Paris, 29 AR vers Roissy et la province au delà.

On constate donc que la desserte TGV de la région arrageoise est bonne avec Paris, mais très insuffisante pour les relations province-province alors que la population concernée est pourtant considérable. On retrouve le même cas de figure pour toutes les villes moyennes, typiquement Metz et Nancy, chacune de ces villes étant très bien reliée à Paris mais aucunement avec les autres provinces : La gare Lorraine TGV implantée en pleine campagne est censée les desservir, mais sans grand succès malgré les 800 000 habitants, voyageurs potentiels, vivant dans sa zone d'influence.

### **Les évolutions possibles**

Les bonnes dessertes TGV Arras-Paris s'expliquent à la fois par le flux important de voyageurs généré par la capitale, mais aussi parce que ces flux se séparent à Arras vers plusieurs destinations et que, de ce fait, un raccordement performant a été établi au sud entre Arras et la LGV nord lors de sa construction.

Rien de tel pour les relations TGV province-province, majoritairement utilisées vers le sud de Roissy. Ce type de relation ne peut qu'aboutir à Lille, la clientèle n'étant sans doute pas suffisante pour se prolonger vers Dunkerque ou Valenciennes depuis Arras. **Il apparaît alors important de capter les voyageurs de l'Arrageois « au passage » vers le sud**

C'est techniquement difficile actuellement du fait que le raccordement LGV/ligne classique au nord d'Arras est à voie unique, bien placé seulement dans le sens Sud-Nord. En sens inverse, son utilisation nécessite de bloquer complètement les 2 voies de la LGV et les 2 voies de la ligne classique pour prendre le raccordement à contre-sens, le nombre de trains possibles est donc très faible et sera amené à se réduire année après année avec l'augmentation du trafic direct.

On peut imaginer deux solutions pour remédier à cette situation insatisfaisante.

### **La création d'une gare nouvelle sur la LGV**

Cette gare serait donc située à 6 km à l'est d'Arras, probablement mal reliée au réseau urbain et au réseau TER (inexistant vers l'Est d'Arras). Or, la population étant répartie sur un territoire assez vaste, ce réseau complémentaire TER est indispensable au succès d'une telle gare, d'autant plus que le réseau routier régional est chroniquement engorgé. Une telle « gare nouvelle » risque fort de se retrouver dans la même situation que Lorraine-TGV, faiblement utilisé.

L'argument suivant lequel on pourrait créer une zone d'activité au voisinage, souvent mis en avant pour accompagner ce type de projet, est à utiliser avec prudence : les exemples existants montrent que ces zones restent quasiment vides : dans celle de la gare TGV Haute-Picardie on trouve juste quelques sites logistiques, un entrepôt de pommes de terre et une entreprise de montage d'éoliennes ... 18 ans après sa création !!

La proposition des élus d'Arras, qui ne date pas d'hier, a été réactualisée avec le débat public sur le projet de réseau express grand Lille (REGL), dite « RER Lille - Hénin ». Le président de la



CUA propose un nouveau tracé entre Hénin-Beaumont et Arras passant par une gare européenne imaginée entre Rœux et Fampoux. Une proposition refusée par la maire de Lille.

### **Un double raccordement au Nord d'Arras**

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.

Cette solution va de pair avec un renforcement de la desserte TGV de la gare actuelle d'Arras et présente de nombreux avantages :

- elle permet de desservir le centre de l'agglomération d'Arras, bénéficie de tous les services associés (transports urbains, commerces) et peut être l'occasion de revitaliser le centre ville.
- en outre, Arras est un centre de correspondances TER irriguant tout le territoire, liaisons indispensables pour avoir un accès facile et efficace.
- enfin, elle accroîtrait de fait le nombre de TERGV sur Lille-Arras.

### **Comparaison des temps de parcours**

Sur la base des horaires 2012 :

- Lille Europe-Roissy direct se fait en 51 minutes (+ 2 minutes au départ de Lille Flandres) ;
- Lille-Roissy avec arrêt à TGV Haute Picardie en 57 minutes ;
- Lille-Roissy par la ligne classique depuis Lille avec arrêts à Douai et Arras en 86 minutes ;
- Lille-Arras par TERGV en 21 minutes ;
- Arras-Roissy en 43 minutes,

d'où l'on déduit que Lille-Roissy par la LGV par Arras avec un arrêt de 3 minutes est possible en 67 minutes, à comparer avec Lille-Roissy avec un arrêt sur la LGV en 57 minutes.

Par rapport au trajet direct sans arrêt, le parcours actuel via Douai et la ligne classique retarde de 29 minutes, l'arrêt dans une future gare sur la LGV de 6 minutes, et l'arrêt au centre d'Arras de 16 minutes.

### **Conclusion**

Située au centre d'un important bassin de population et porte d'entrée du Nord-Pas de Calais, Arras justifie une desserte TGV de qualité, non seulement vers Paris, ce qui est actuellement le cas, mais aussi vers Roissy et les destinations de province plus au sud.

Contrairement à une nouvelle « gare des betteraves » qui ne capterait qu'une clientèle d'automobilistes issus d'un réseau routier souvent saturé, un doublement du raccordement vers la ligne à grande vitesse au nord d'Arras faciliterait cette densification de desserte en gare centrale d'Arras, en profitant pleinement du réseau TER et des transports collectifs.

Cette desserte en centre-ville ne nécessite que 16 minutes supplémentaires (contre 6 minutes pour un arrêt dans une gare nouvelle située sur la LGV), durée très compatible avec les performances attendues des relations province-province et justifiée par la population desservie. Cette solution est défendue par l'Union des voyageurs du nord et la FNAUT.

## Annexe A13 - L'offre diamétrale en 2010-2011

### Etude de Jean-Marie Tisseuil

Nous avons réalisé un état des lieux de l'offre du Service d'hiver 2010-2011.

L'étude a couvert l'ensemble des relations TGV intérieures (donc hors Thalys et Lyria) transitant par la région parisienne, mais dont l'origine et le terminus se trouvent en dehors de l'Île-de-France. Par simplification, nous n'avons analysé les relations que dans un seul sens, en supposant que les relations de sens inverse étaient identiques ou proches, en terme de fréquence, de politique d'arrêt et de temps de parcours, de telle sorte que leur analyse n'aurait pas apporté de « plus » significatif.

Cette analyse a été effectuée par interrogation du site internet de la Deutsche Bahn et du site *voyages-sncf.com*, en jour ouvrable type (en pratique, nous avons retenu la date du mercredi 12 janvier 2011 pour effectuer la quasi-totalité des requêtes). La collecte d'informations fiables sur les jours de circulation et les arrêts est laborieuse.

**L'offre diamétrale est nettement plus étoffée que l'offre transversale, et se compose d'une centaine de relations quotidiennes (jours ouvrables, deux sens confondus).**

Relation	Fréquence	Observation
Strasbourg - Massy TGV - Rennes	1	
Strasbourg - Massy TGV - Nantes	2	
Strasbourg - Massy TGV - Bordeaux	3	
Lille - Roissy CDG - Le Mans- Rennes (Lorient)	4	dont 1 TGV terminus Lorient
Lille - Roissy CDG - Le Mans - Nantes	4	
Lille - Roissy CDG - Bordeaux (Toulouse)	5	dont 1 TGV terminus Toulouse
Lille - Roissy CDG - Brive	1	ne circule pas tous les jours
Lille - Roissy CDG - Marseille ou Nice	7	dont 2 TGV terminus Nice
Lille - Roissy CDG - Montpellier (Toulouse/Perpignan)	5	dont 2 TGV terminus Perpignan et 1 TGV terminus Toulouse
Lille - Roissy CDG - Lyon ou Grenoble	2	dont 1 TGV terminus Grenoble
Lille - Roissy CDG - Besançon	1	
Lille - Roissy CDG - Strasbourg	3	
Le Havre - Massy TGV - Marseille	1	
Rennes - Massy TGV - Lyon (Marseille/Montpellier)	4	dont 2 TGV terminus Marseille et 1 TGV terminus Montpellier
Nantes - Massy TGV - Lyon (Marseille/Montpellier)	5	dont 2 TGV terminus Marseille et 1 TGV terminus Montpellier

**Si l'offre est étoffée (48 trains par sens), elle est fortement concentrée sur l'axe Lille-Lyon-(Marseille).** Au départ de Lille, les TGV diamétraux sont plus nombreux que les TGV radiaux.

L'offre de relations entre Lille et Lyon ne ressort pas toutefois pas en lecture directe du tableau, dans la mesure où certaines des relations ci-dessus sont fusionnées sur une partie de leur parcours : ainsi le Lille-Grenoble est fusionné jusqu'à Lyon avec un Lille-Marseille, de même qu'un des TGV Lille-Perpignan est fusionné avec un TGV Lille – Marseille. On notera

également qu'une des relations Lille – Nice n'a pas d'arrêt à Lyon Part-Dieu (ni même à la gare de l'aéroport Saint-Exupéry).

Pas moins de douze trains sont proposés chaque jour ouvrable entre Lille et Lyon, ce qui est par exemple supérieur à la fréquence proposée sur la relation Paris-Nancy (10 TGV directs). A l'inverse, certaines relations ne sont assurées que par un seul train par sens, voire moins pour le Lille – Brive qui ne circule en règle générale que du jeudi au dimanche, avec d'ailleurs des horaires différents en raison de travaux.

**La gare de Roissy-Aéroport Charles de Gaulle, point de passage de la plupart des trains concernés, joue un rôle de hub.**

Tous ces trains desservent au moins une gare en Ile de France (il n'y a aucun train sans arrêt de Lille à Lyon). Trois gares jouent un rôle majeur dans ce dispositif : Roissy-Aéroport CDG (desservi par 32 TGV quotidiens), Marne la Vallée - Eurodisney (34 trains) et, dans une moindre mesure, Massy (29 trains). Il convient de noter qu'il existe d'autres gares d'Ile-de-France bénéficiant d'arrêt de TGV, mais avec une fréquence nettement moindre ; il s'agit de Versailles et Mantes la Jolie (relation TGV Le Havre – Marseille), et de Juvisy (relation Lille – Brive).

La plate-forme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle est ainsi reliée chaque jour à une quarantaine de villes. Le tableau 2 ci-dessous indique à titre d'exemple la fréquence et le temps de parcours sur les relations entre Roissy- CDG et un échantillon de villes de Province.

	Nombre de trains directs	Durée du trajet		Commentaires
		Mini	Maxi	
Roissy - Lyon Part-Dieu	12	02h00	02h11	
Roissy - Grenoble	1	03h25	03h25	
Roissy - Marseille	7	03h35	04h04	
Roissy - Toulouse via Lyon	1	06h31	06h31	
Roissy - Toulouse via Bordeaux	1	06h47	06h47	
Roissy – Bordeaux	5	04h10	04h26	Desserte systématique de Poitiers et Angoulême
Roissy – St-Pierre des C.	5	01h38	01h53	
Roissy – Le Mans	4	01h34	01h40	premier départ à 10h28
Roissy – Rennes	4	02h51	03h00	premier départ à 10h28
Roissy - Nantes via Le Mans	4	02h59	03h06	premier départ à 10h28
Roissy - Lille via LGV	16	00h48	01h04	
Roissy - Lille via Arras	6	01h14	01h25	desserte de Douai assurée par 4 trains
Roissy - Strasbourg	3	02h22	02h26	desserte systématique de Reims TGV et Lorraine TGV
Roissy - Dijon	1	01h58	01h58	TGV terminus Besançon

On notera *a contrario* que certaines agglomérations importantes restent complètement à l'écart de ce dispositif, en particulier Caen et Rouen (depuis la suppression au service d'hiver 2010-2011 des TGV Cherbourg – Dijon et Le Havre – Strasbourg), Amiens et Clermont-Ferrand, ainsi que Nancy et Metz (ces deux villes étant toutefois reliées à la gare dite Lorraine-TGV au moyen d'une navette par car effectuant le trajet en 45 minutes, solution à l'évidence très dissuasive).

**Les distances parcourues de bout en bout sont supérieures à la moyenne des TGV (700 km au lieu de 500 km en moyenne). La durée des trajets peut atteindre 8 heures.**

Contrairement aux TGV radiaux qui couvrent des relations à courte, moyenne ou longue distance (telles que respectivement Paris – Reims, Paris - Lyon ou Paris- Nice), les TGV « passe-Paris » sont pour la plupart d’entre eux des TGV au long cours.

De ce fait, il n’est pas rare que la durée du trajet dépasse 6 ou même 7 heures (Lille – Toulouse via Bordeaux : 7 heures 46 minutes, Lille – Nice : 7 heures 31 minutes), alors que la grande vitesse ferroviaire est en général jugée concurrentielle par rapport à l’avion pour des temps de parcours inférieurs à 3 heures.

### **Une fonction de cabotage**

L’observation précédente doit être nuancée par ce qui constitue une autre particularité des TGV « passe-Paris », à savoir leur fonction de « cabotage », avec bien entendu la part importante des voyageurs montant ou descendant dans une gare d’Ile-de-France (40% de la clientèle des TGV diamétraux montent ou descendent dans les gares d’Ile-de-France selon le Dossier du Maître d’ouvrage du projet Interconnexion Sud des LGV en Ile de France ). C’est un modèle opposé qui prévaut pour les TGV radiaux dont la fréquentation décroît à mesure que l’on s’éloigne de Paris.

On notera également que les rames TGV (au moins en 2<sup>ème</sup> classe), du fait de leur confort assez spartiate en particulier l’absence de compartiment, paraissent peu adaptées pour les longs parcours.

### **L’offre est complexe et peu lisible : itinéraires multiples, horaires non cadencés.**

Alors que l’offre sur les lignes radiales tend à être cadencée avec notamment des départs des gares parisiennes à heure fixe et une politique d’arrêt assez « lisible » pour l’usager, l’offre sur les lignes diamétrales est nettement plus complexe, et la disparition des « guides TGV » n’a fait que renforcer cette perception par l’usager.

Les trains sont très rarement cadencés. Même lorsque la fréquence est élevée, comme c’est le cas entre Roissy et Lille avec 22 trains entre 8h25 et 22h13, on observe des intervalles d’une heure et demi entre deux trains alors qu’à d’autres périodes, les trains se suivent à une dizaine de minutes. Nous avons déjà mentionné le cas de la relation Lille – Brive, non quotidienne, et qui circule à des horaires différents suivant les périodes de circulation.

On note des écarts assez sensibles en terme de temps de parcours, parfois dus à des arrêts prolongés de certains trains dans les gares. Au service 2009-2010, on note par exemple un arrêt de 10 minutes à Reims-Champagne-Ardennes d’un train à destination de Strasbourg et même un arrêt de 28 minutes à Saint-Pierre-des-Corps d’un train à destination de Bordeaux. Même si ces deux cas semblent avoir été résolus au service 2010-2011, les horaires des TGV diamétraux paraissent encore insuffisamment optimisés.

Par ailleurs, plutôt que faire en sorte que pour une relation donnée, tous les trains s'arrêtent aux mêmes gares, la SNCF a choisi une politique de « saupoudrage » des arrêts, comme le montre le tableau synoptique détaillé des TGV diamétraux figurant en Annexe 1.

A cela s'ajoute le fait que plusieurs itinéraires sont parfois utilisés de concert sur une même relation : ainsi les TGV Lyon-Nantes circulent via Le Mans (itinéraire plus rapide) soit par Saint-Pierre-des-Corps (afin d'assurer des relations entre Tours et Lyon). Les TGV origine ou destination Lille sont le plus souvent tracés par la LGV Nord de bout en bout, mais six fréquences circulent via Arras et Douai – ce qui est d'ailleurs une excellente mesure, qui évite à ces deux villes le sort d'Amiens.

Il est certain que la production de ces trains se heurte à des contraintes particulières qui rendent plus difficile une optimisation des dessertes :

- nécessité de s'insérer dans deux grilles de desserte, par exemple pour les trains Lille Lyon, les TGV doivent s'insérer dans le cadencement de la LGV Nord, puis ensuite, dans celui de la LGV Sud-Est,
- contrainte liée à au regroupement/dégroupement des trains, souvent de règle pour les TGV diamétraux, mesure intéressante en terme d'économie de personnel de conduite et de consommation de « sillons », mais sources d'irrégularité<sup>1</sup>,
- solution de continuité peu performante pour entre la LGV Atlantique et les autres LGV, impliquant l'emprunt d'une section de la ligne de Grande Ceinture, sur laquelle les TGV doivent composer avec les trains Transilien et les trains de fret.

Au final, et contrairement à ce à quoi on pourrait s'attendre, le gain de temps par rapport à des relations établies par correspondance à Paris n'est pas très élevé ; dans certains cas il est même plus long d'effectuer le trajet en prenant le TGV direct, comme le montre le tableau ci-dessous<sup>2</sup> :

---

<sup>1</sup> Le cas récent et médiatisé des TGV Montpellier – Nantes et Montpellier – Rennes qui ont été dirigés respectivement vers Rennes et Nantes est heureusement rarissime.

<sup>2</sup> Analyse faite à partir du site voyages-sncf.com ; on notera que les temps de transfert pris en compte par le programme paraissent dans certains cas assez optimistes et ne laissent aucune marge de sécurité, en particulier pour les transferts de et vers la gare Montparnasse (exemple : arrivée à Paris-Gare de Lyon à 9h05, départ à 9h46).

Tableau 3

Relation	Nombre de liaisons directes	Durée trajet par TGV direct		Meilleur temps avec correspondance à Paris
		Mini	Maxi	
<i>Horaires 2010-2011</i>				
Strasbourg - Bordeaux	2	06h41	06h55	06h06
Strasbourg - Lille	3	03h23	03h53	03h41
Lille - Bordeaux	5	05h09	05h58	04h57
Lille - Limoges	1	04h45	04h45	04h51
Lille - Lyon	12	02h55	03h48	03h47
Nantes - Lyon	5	04h26	04h39	04h51
Le Havre - Lyon	1	04h36	04h36	04h37
<i>Horaires 2009-2010</i>				
Cherbourg - Dijon	1	06h23	06h23	05h05
Le Havre - Strasbourg	1	05h50	05h50	05h12

On notera que la lenteur des TGV directs Cherbourg – Dijon et Le Havre – Strasbourg n’a probablement pas été étrangère à leur faible fréquentation, qui a conduit la SNCF, en accord avec les collectivités locales partenaires, à les supprimer en décembre 2010, avant même la fin de la période d’essai prévue de trois ans<sup>3</sup>.

### L’offre est lacunaire

Nous avons déjà souligné la forte disparité en terme de fréquence de l’offre de TGV « passe-Paris ». Ce constat quantitatif doit être à notre avis nuancé, dans la mesure où on ne peut mettre sur le même plan des relations telles Le Havre – Lyon – Marseille, où la relation TGV directe complète une palette d’une dizaine de relations établies par correspondance avec un temps de parcours à peine supérieur à celui du TGV direct et des relations telles que Nantes – Lyon, pour lesquelles le transit par Paris intra-muros implique une perte de temps et une majoration significative du prix du billet pour le voyageur<sup>4</sup>.

Dans le cas de la relation Nantes-Lyon, il convient de noter également que la mise en place de TGV directs « passe-Paris » s’est accompagnée de la disparition progressive mais presque totale des trains circulant par l’itinéraire – plus court de 200 kilomètres – via Vierzon et Moulins. Les TGV n’ont fait que se substituer à des trains classiques, avec une fréquence moindre qu’auparavant, si l’on prend en compte également les trains de nuit qui circulaient autrefois.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Une mesure efficace et peu coûteuse pour améliorer la connexion des lignes de Normandie avec les TGV vers l’est de la France consisterait à prolonger le passage souterrain transversal sous les voies de la gare de l’est, en lui donnant un débouché jusqu’à la station Magenta du RER E.

<sup>4</sup> A titre d’exemple, sur la plage horaire 12h00 – 19h00 le dimanche 9 janvier 2011 les prix s’échelonnent de € 67,00 – soit un peu moins que le prix du billet (€68,50) par le train Corail Intercités effectuant le trajet en sept heures - à € 94,20 pour les trois TGV directs et € 99,00 à € 129,10 pour les autres relations établies par correspondance à Paris – Montparnasse (interrogation du site voyages-sncf.com le samedi 8 janvier).

<sup>5</sup> Dans les années 1980, la ligne Nantes – Lyon était desservie par quatre aller et retour diurnes en train Corail et par deux trains de nuit. Aujourd’hui circulent en jour ouvrable cinq TGV, la desserte de nuit ayant disparu. L’offre en trains classiques est maintenue uniquement en fin de semaine (train de nuit + aller-et-retour Nantes – Lyon) sur le trajet de bout en bout ; toutefois un train Corail Intercités quotidien circule entre Tours et Lyon, desserte complétée par un aller-et-retour TER entre Orléans et Lyon.

Les trains Corail Lyon-Nantes offraient en général de bonnes correspondances à Tours ou Saint-Pierre-des-Corps vers Le Mans, permettant ainsi des relations relativement bonnes entre Le Mans et Bourges, Vichy et Clermont-Ferrand (par correspondance à Saint-Germain-des-Fossés). Ces trains desservaient tout un chapelet de villes moyennes, telles que Roanne ou Saumur<sup>6</sup>, villes qui se sont trouvées progressivement privées de la quasi-totalité de leur dessertes à longue distance.

La politique d'arrêt des TGV diamétraux tend à accroître encore cet effet de concentration des dessertes sur les seules grandes agglomérations. Même les villes moyennes situées sur les lignes parcourues par les 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'arrêt. De ce fait, non seulement les dessertes entre villes moyennes sont souvent impossibles (exemple : 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 entre Le Mans et Valence ou Avignon, alors qu'un arrêt systématique des trains à chacune de ces deux dernières gares permettrait d'établir *quatre* relations directes.

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. (il me semble qu'un TGV diamétral Lyon-Poitiers a circulé pendant un certain temps, à vérifier)

Pour terminer sur une note plus positive, soulignons que l'ouverture du premier tronçon de la LGV Rhin-Rhône devrait permettre de créer une relation directe entre Nantes et les pays de Loire d'une part, Dijon et la Franche-Comté d'autre part.

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

### **Les axes d'amélioration**

La politique de desserte et d'arrêts est certainement à court terme le levier sur lequel il est le plus facile d'agir. Un cas d'école est constitué par les TGV diamétraux de ou vers l'Est de la France, aujourd'hui très fragiles.

### **Intérêt et limite du modèle de desserte actuel**

Tout le modèle économique des TGV radiaux est fondé sur la notion de gain de temps et de compétitivité vis-à-vis de l'avion. Ce modèle est-il aussi pertinent pour les TGV diamétraux ?

---

<sup>6</sup> Saumur bénéficiait à l'époque des trains Corail de quatre relations quotidiennes avec Lyon ; aujourd'hui il n'existe plus qu'une seule relation quotidienne par TGV

La clientèle des TGV diamétraux est-elle identique en terme d'attente à celles des TGV radiaux ?

Première observation : contrairement aux dessertes radiales sur lesquelles la proportion de voyageurs se déplaçant pour motifs professionnels est élevée, les dessertes diamétrales s'adressent à une clientèle plus variée, dont on peut supposer qu'elle est surtout sensible à l'absence de rupture de charge à Paris plus qu'à la durée du trajet lui-même.

Deuxième observation : à l'exception des flux tels que Lille-Lyon ou Lille Marseille et également des flux entre la plate-forme aérienne de Roissy CDG et Lyon ou Bordeaux, il existe rarement une offre aérienne susceptible de concurrencer efficacement le train.

Nous pensons donc que sur la majorité des relations de Province à 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 nous paraît préférable de proposer une grille horaire uniforme, avec des heures de départ faciles à mémoriser (exemple : H + 24) et une politique d'arrêt uniforme, ce qui améliorera sensiblement la desserte des villes moyennes – ce qui contribuera à affaiblir la critique souvent formulée, non sans raison, par les opposants aux LGV selon laquelle les LGV déplacent l'activité vers les grands centres urbains.

Une fréquence minimale (trois à quatre dessertes au minimum par jour) et un positionnement des trains tout au long de la journée sont par ailleurs indispensables pour permettre l'utilisation du train en pré- et post-acheminement par les voyageurs aériens. On ne s'étonnera donc pas que les tentatives de mise en place d'une liaison TGV quotidienne entre Roissy CDG et Cherbourg ou Le Havre ou encore entre Roissy CDG et Limoges/Brive se sont soldées par un échec total ou au mieux un succès très relatif. Il est vrai que ces liaisons éminemment « politiques » semblaient plus répondre à un objectif de prestige pour les collectivités qui les portent à bout de bras, plutôt qu'à une approche marketing.

Une piste à creuser consisterait à créer, en plus des TGV actuels orientés sur les trajets à longue distance avec les contraintes connues de réservation obligatoire, des TGV régionaux, à l'image des TER-GV qui circulent dans la région Nord-Pas de Calais ou des navettes à grande vitesse reliant le Kent à Londres. Lorsque la construction du raccordement greffé sur la LGV d'interconnexion entre Roissy-Aéroport CDG et la ligne classique Paris - Amiens aura été achevée, il sera ainsi possible de faire mettre en place une liaison Amiens-Orléans via Roissy.

Pour les dessertes à très grande distance – cela s'applique d'ailleurs aussi à des liaisons radiales telles que Paris Barcelone ou Paris Berlin – se posera la question d'une offre nocturne. Les quelques TGV qui circulent aujourd'hui de nuit – le plus souvent en empruntant des lignes classiques sur une grande partie de leur parcours – sont assurés par les mêmes rames que celles qui circulent en journée : elles ne sont pas du tout adaptées aux voyages de nuit. Sur ce point, il faudra suivre de près les choix qui seront faits par la Deutsche Bahn, qui a maintenu jusqu'à aujourd'hui une offre de train de trains de nuit de qualité, tant en trafic intérieur qu'à l'international : prochainement se posera la question du renouvellement du matériel. L'acquisition de rames à grande vitesse dédiées aux voyages de nuit avec équipement en places couchées – avec les différents niveaux de confort possibles – sera certainement une des options envisageables.



## **Les TGV diamétraux en provenance ou à destination de l'Est de la France**

Sont visées ici les TGV Bordeaux - Strasbourg, Lille - Strasbourg, Rennes - Strasbourg et Nantes - Strasbourg dont la fréquentation est jugée insuffisante par la SNCF, et dont l'économie demeure fragile.

Cette fragilité est très certainement liée à un facteur démographique incontournable : alors que ces TGV desservent tout un chapelet de villes moyennes de 100.000 habitants ou plus à l'Ouest ou au Sud-Ouest de Paris, une seule agglomération majeure - Reims - est desservie par les TGV diamétraux à destination de Strasbourg. Le positionnement absurde de la gare dite Lorraine-TGV ne permet en effet à ces trains de ne capter qu'une partie de la clientèle potentielle de Nancy, de Metz et des autres villes lorraines.

Par ailleurs, ses relations sont pénalisées par l'absence d'itinéraire performant pour contourner l'agglomération parisienne par le sud<sup>7</sup>, mais on notera que cette contrainte également subie par les TGV inter-secteurs reliant Lille à la Bretagne ou à l'Aquitaine n'a pas empêché leur montée en puissance.

En attendant la construction de la nouvelle gare lorraine de Vandières sur l'axe mosellan Nancy-Metz, nous proposons que les TGV diamétraux desservent systématiquement Nancy par emprunt du raccordement utilisé par les TGV Paris - Nancy (un arrêt supplémentaire à Pont-à-Mousson permettrait d'établir de bonnes correspondances pour Metz). Il en résulterait un accroissement du temps de parcours de l'ordre d'une demi-heure, parfaitement acceptable compte tenu des caractéristiques déjà mentionnées de ce type de train<sup>8</sup>.

## **La desserte de l'Île de France**

On a souligné le rôle important des gares TGV d'Île de France dans l'économie des TGV diamétraux (40% de la clientèle).

Antérieurement à la construction des LGV, les trains de grande ligne au départ de Paris ne s'arrêtaient à aucune autre gare d'Île de France, de façon à relier le plus rapidement possible les grandes villes de Province. Par exception, Versailles bénéficiait de quelques arrêts de trains vers Nantes ou la Bretagne, de même que Melun était parfois desservie par des trains de grande ligne vers la Bourgogne ou le Bourbonnais.

La montée en puissance progressive des liaisons TGV n'a fait que renforcer cette tendance (ne subsiste plus qu'un arrêt à Massy d'un TGV radial Paris - Nantes), au détriment en particulier de Versailles, privée de ses relations directes avec Nantes et la Bretagne. Ceci est paradoxal, alors que des agglomérations de nettement moindre importance que

---

<sup>7</sup> De même que l'absence d'itinéraire de contournement performant au nord de Paris a été fatal aux liaisons TGV Le Havre - Strasbourg et Cherbourg - Dijon.

<sup>8</sup> Dans le cadre du prolongement de la LGV Est de Baudrecourt à Vendenheim, la construction d'un raccordement entre la ligne classique et la ligne nouvelle à hauteur de Réding est prévue ; ce raccordement pourrait être utilisé par les TGV diamétraux pour rejoindre la LGV après desserte de la gare centre de Nancy .

l'agglomération parisienne bénéficient quant à elles de plusieurs arrêts : les TGV Paris -Lyon desservent deux gares à Lyon et les TGV Paris - Tourcoing quatre gares dans l'agglomération lilloise.

La création des TGV diamétraux avec leurs arrêts dans les gares de Massy, Marne-la-Vallée et Roissy-Aéroport CDG a permis heureusement de remédier en partie à ce déséquilibre. Mais comme le note le dossier du maître d'ouvrage du projet d'interconnexion sud, l'offre TGV reste concentrée sur la ville centre (90% des trafics TGV ont pour provenance ou destination une gare parisienne ) alors que 42% de la population francilienne vit en grande couronne. Un intérêt majeur du projet d'interconnexion sud est qu'il permet précisément d'envisager la construction d'une ou deux gares nouvelles pour les TGV – dont une desservant l'aéroport d'Orly - facilitant ainsi l'accès au réseau à grande vitesse pour les bassins de population et d'emploi du sud de l'Île France<sup>9</sup>

Les projets plus lointains, tels qu'une LGV Normandie couplée avec une LGV contournant Paris par le nord ouvrent d'autres perspectives. Mais leur probabilité de réalisation plus qu'incertaine justifie que l'on s'intéresse à des projets beaucoup plus modestes, tels que :

- la construction d'un raccordement à Pierrefitte-Stains entre la Grande Ceinture et la ligne Paris – Lille, ce qui permettrait d'établir à moindre frais la relation tant attendue entre la Normandie et la plate-forme de Roissy, avec la construction possible d'une gare à Argenteuil ou Val d'Argenteuil,

- l'électrification de la ligne de Chartres à Courtalain et la construction d'un raccordement avec la LGV Atlantique, de manière à permettre la desserte de Versailles et Chartres par des TGV de l'axe Paris –Bordeaux ou la mise en place de TGV inter-secteurs entre la Normandie et l'Aquitaine, avec arrêts en Ile-de-France à Mantes et Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines.

### **Perspectives d'avenir**

La poursuite de l'extension du réseau des lignes à grande vitesse va prochainement (horizon 2020) renforcer les atouts des relations TGV diamétrales en réduisant sensiblement la longueur des trajets effectués sur lignes classiques donc la durée des trajets de bout en bout : les relations Ile-de-France-province deviendront plus attractives face à l'avion ; la fonction de cabotage des relations province-province pourra être accentuée.

Rappel des investissements prévus :

LGV Est de Baudrecourt à Strasbourg (100 km) : gain de temps 30 mn

LGV Le Mans-Rennes ( km) : 35 min et Le Mans-Nantes : 10 min.

LGV Tours-Bordeaux ( km) : 55 min.

---

<sup>9</sup> On notera que pour les déplacements de Province à Province, le gain de temps permis par la future ligne d'interconnexion sud est limité (au mieux 2 minutes 30) voire conduit à des pertes dans le cas de la création d'un arrêt dans une deuxième gare nouvelle qui pourrait être située à Villeneuve- Saint-Georges. Or ce sont les scénarios à deux gares qui, selon le maître d'ouvrage, sont les plus performants du point de vue du taux de rentabilité interne : les gains de trafic et de temps pour les voyageurs Ile-de-France – province compense les pertes de temps sur les voyages province – province.

Gain de temps total et durée future du trajet de bout en bout sur Strasbourg-Rennes/Nantes/Bordeaux : 1h25min.

En l'absence de modernisation de la section Massy-Valenton, Air France a réintroduit des vols Nantes-Orly. Mais cette modernisation ne suffira pas à fiabiliser durablement la circulation des TGV en raison de la croissance souhaitable de la fréquence du RER C pour répondre à une forte demande du public, et de la hausse prévisible du nombre des TGV diamétraux quand les LGV radiales auront été complétées vers Rennes, Bordeaux et Strasbourg.

L'attractivité des TGV diamétraux sera également renforcée par la hausse prévisible du coût d'usage de l'avion (hausse du prix du pétrole, taxation écologique de l'avion).

### **CONCLUSION**

Il est indéniable que les TGV diamétraux ont permis une amélioration sensible des relations de province à province, et ont ainsi corrigé les effets d'une centralisation excessive du réseau ferroviaire sur Paris. Ce faisant, ces liaisons ont, de manière paradoxale, renforcé encore la rente de situation dont bénéficie l'Île de France, en matière d'accès au réseau à grande vitesse.

Normale et même souhaitable, lorsque le transit par la région parisienne s'impose comme l'itinéraire le plus logique, cet effet est beaucoup plus contestable lorsqu'il concerne des relations indûment captées par la région capitale. C'est particulièrement le cas des relations entre Nantes et Lyon.

C'est pourquoi, si les associations d'usagers ne peuvent qu'être favorables au développement des TGV diamétraux, elles se montrent plus réservées sur l'obligation qui est maintenant faite aux usagers de transiter par Paris pour des relations telles que Nantes – Lyon ou Lille-Reims ou Lille – Strasbourg.

L'intérêt de la LGV d'interconnexion sud n'est pas contestable. Mais, pour des raisons d'aménagement du territoire, ce projet ne doit pas servir d'alibi à l'amélioration de l'itinéraire Nantes – Lyon par le centre de la France. A cet égard, le projet proposé par la FNAUT de créer une liaison performante par emprunt de la ligne classique – remise à niveau – jusqu'à Montchanin et raccordement avec la LGV Sud-Est, nous paraît beaucoup plus réaliste que le projet de LGV Paris – Orléans – Lyon, qui d'inscrit dans une perspective bien lointaine...