



HAL
open science

La singulière contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France

Pierre Zembri

► **To cite this version:**

Pierre Zembri. La singulière contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France. Bulletin de l'Association de géographes français, 2009. hal-01671910

HAL Id: hal-01671910

<https://enpc.hal.science/hal-01671910v1>

Submitted on 22 Dec 2017

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

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

Journée de l'AGF, 9 juin 2007

Texte paru dans le Bulletin de l'Association de Géographes Français, n° 2008-4, décembre 2008, p. 443-460.

La singulière contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France

Pierre ZEMBRI

Université de Cergy-Pontoise

EA 4113 Mobilités, Réseaux, Territoires et environnement (MRTE)

33, boulevard du Port

F-95011 CERGY-PONTOISE CEDEX

pierre.zembri@u-cergy.fr

Résumé

La progression de la grande vitesse sur le réseau ferroviaire français se traduit par une domination écrasante des services TGV (75 % des voyageurs.km en 2006) sur les flux à longue et moyenne distance captés par le mode ferroviaire. Les relations de province à province entrent pour une part croissante dans cette offre, ressuscitant des liaisons qui avaient été supprimées dans les années 1970, et mettant en cause des relations plus directes jusqu'ici assurées par train classique.

Notre propos vise à rendre compte de cette montée en puissance sur un segment de marché jusqu'alors laissé pour compte, tout en montrant que les relations TGV interrégionales sont loin de remplacer terme à terme les trains classiques supprimés en contrepartie, du fait d'itinéraires très différents. Nous montrons également que toutes les liaisons TGV interrégionales ne transitent pas forcément par l'Île-de-France : le transversal pur complète désormais l'offre diamétrale établie en premier lieu.

Mots clés : France, grande vitesse, réseau, interrégional, diamétral, transversal

Abstract :

The progression of the high speed on the French rail network results in a domination of TGV services (75 % of the travellers.km in 2006) on the long and average distance flows collected by the railway mode. The interregional relations take an increasing part of this offer, re-creating connections which had been removed in the 1970s, and threatening the more direct relations ensured up to now by traditional train. We have tried to describe this rise to power on a market segment hitherto undertaken into account, while showing that interregional TGV services are far from replacing the traditional trains removed on the other hand, because of very different routes. We also demonstrate that all interregional connections TGV do not transit inevitably through the Paris region : a pure transverse dimension come from now in complementarity with the diametrical offer established initially.

Key words : France, High Speed trains, network, interregional, diametrical, cross country services.

La singulière contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France

Pierre ZEMBRI
Université de Cergy-Pontoise
EA 4113 Mobilités, Réseaux, Territoires et environnement (MRTE)
33, boulevard du Port
F-95011 CERGY-PONTOISE CEDEX
pierre.zembri@u-cergy.fr

La grande vitesse ferroviaire, innovation technique majeure dans le domaine des transports, a eu d'incontestables incidences sur les finalités, l'usage et l'image du chemin de fer dans un contexte *a priori* peu favorable. Mais son impact dépasse largement le cadre du seul domaine de l'exploitation : le TGV modifie le rapport du réseau ferré au territoire. On lui suppose un effet « structurant » qui le positionne désormais au cœur des politiques d'aménagement (tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle régionale), et qui place la gare TGV au centre des préoccupations des planificateurs locaux. On pourrait même aller plus loin en disant que le marché français des transports de voyageurs a vu sa structure considérablement modifiée, et qu'il existe une nouvelle mobilité qui ne pourrait pas s'expliquer autrement que par le développement du réseau à grande vitesse.

Au fil des ouvertures de tronçons de lignes nouvelles, le réseau rapide en cours de constitution tend à s'autonomiser par rapport au réseau traditionnel. Les rames TGV deviennent omniprésentes sur les infrastructures ferroviaires, et rendent de plus en plus marginal le recours à des trains classiques pour des services d'échelle nationale. L'image de la SNCF tend de plus en plus à reposer sur le seul TGV, comme en attestent les publicités les plus récentes. Si le TGV assure désormais des relations interrégionales inédites depuis plusieurs décennies, multipliant les parcours diamétraux passe-Paris, il contribue également au délaissement de liaisons transversales traditionnelles, que l'exploitant cherche désormais à faire prendre en charge par les Régions. C'est cette évolution de fond que nous chercherons à caractériser, après avoir analysé ses différentes causes.

1. De la ligne au réseau

La grande vitesse ferroviaire est désormais bien installée sur le territoire français et dans les pratiques de déplacements. Elle a bénéficié d'un fort engouement dans le courant des années 1980 et 1990, essentiellement de la part des pouvoirs publics qui voyaient en elle un instrument de développement économique, mais aussi à l'échelle des agglomérations un outil de restructuration urbaine autour des gares (Troin, 1995). Il en a résulté après deux réalisations isolées (lignes nouvelles Paris-Lyon et Paris-Tours / Le Mans) et le lancement d'une troisième (Paris-Lille-Calais / Bruxelles), une formalisation de cette popularité avec le très ambitieux Schéma directeur des lignes nouvelles à grande vitesse de 1991. Ce dernier n'est plus à l'ordre du jour (Zembri, 1997) pour des raisons essentiellement financières, mais ce qui a été construit à ce jour et ce qui est planifié à court terme permet de couvrir une vaste partie du territoire, notamment au départ de Paris, le matériel roulant pouvant emprunter les lignes classiques sur la partie terminale des parcours.

1.1. Le Schéma directeur de 1991 a systématisé la grande vitesse ferroviaire

Le succès indéniable de la première ligne, rentable, attirant une clientèle venue de l'avion ou de l'automobile (le flux était depuis le début des années 1960 dans le sens inverse), favorisant un net développement de la mobilité sur Paris-Lyon, a conduit à de substantielles modifications dans l'approche du TGV :

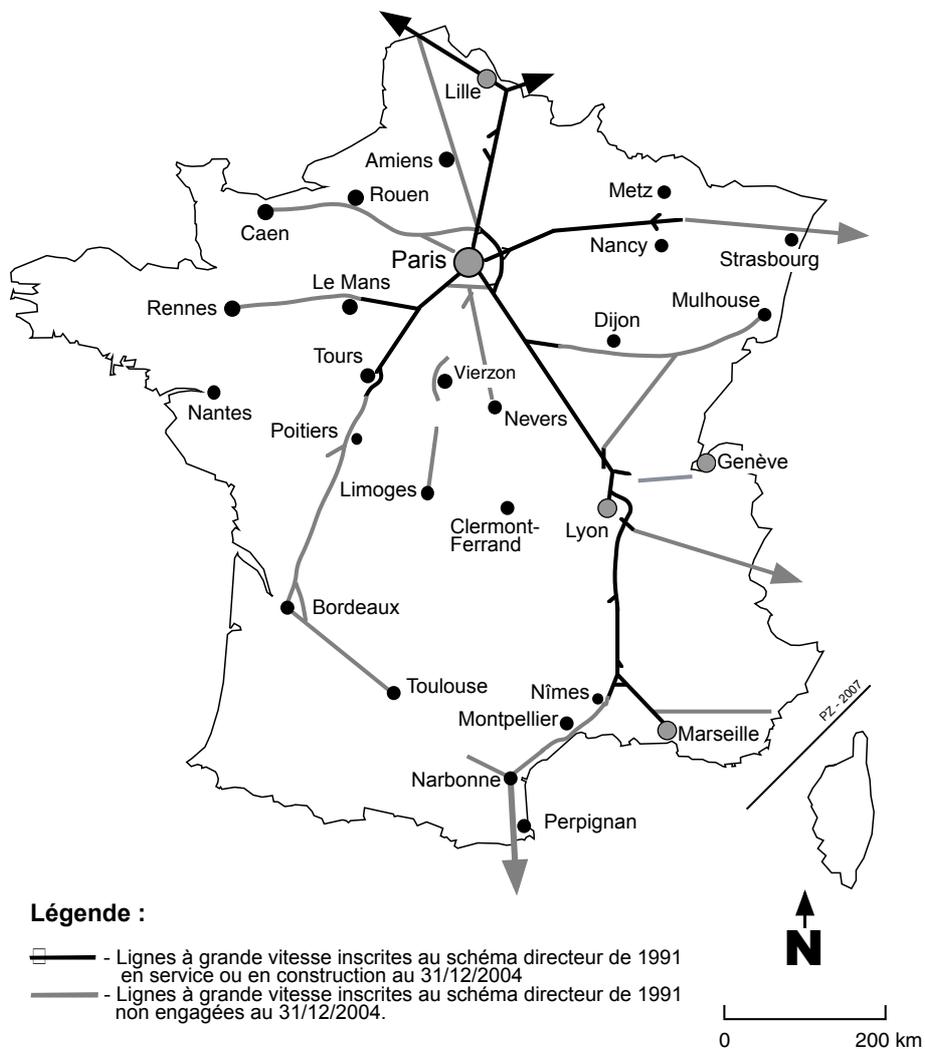
- exploitation non plus en navette entre Paris et Lyon (comme prévu initialement) mais sur tout le réseau Sud-Est pour étendre l'effet du TGV à un maximum de villes, dont certaines n'ont que quelques

milliers d'habitants (Montélimar, Montbard par exemple). La compatibilité du nouveau matériel avec les lignes classiques électrifiées est là un atout non négligeable ;

- construction d'autres lignes nouvelles, formant progressivement une étoile autour de Paris, avec là aussi la volonté d'irrigation de l'étendue de territoire la plus vaste ;
- jonction entre les lignes précitées pour permettre des relations à grande vitesse "transversales" évitant une rupture de charge dans la capitale, et pour faciliter la desserte de pôles périphériques de l'agglomération parisienne. Il était également question de construire deux lignes nouvelles véritablement transversales : Rhin-Rhône entre la ligne Paris-Lyon et l'Alsace et Grand Sud entre Bordeaux, Toulouse et la côte méditerranéenne.

Le Schéma directeur national (fig. 1), adopté en mai 1991 ; concernait toutes les régions, dans un souci de traitement équitable des territoires. Seize projets représentant 3172 km de lignes nouvelles devaient être construits. Les réalisations de réseaux à grande vitesse se multipliant dans d'autres pays du continent (Allemagne, Espagne, Italie, etc.), la Communauté européenne a publié également son schéma en insistant sur les connexions souhaitables entre réseaux voisins (les "maillons manquants").

Figure 1 : Les lignes nouvelles prévues par le Schéma directeur de 1991



Mais le schéma directeur TGV ne pouvait pas s'appuyer sur une source de financement pérenne. La SNCF a financé les lignes jugées suffisamment rentables, mais au détriment du reste du réseau. Sur la période 1990-94, le réseau classique (32000 km approximativement) n'a bénéficié que de 41,3 % des investissements totaux contre 43,6 % pour les trois lignes nouvelles à construire (soit quelques centaines de km), le solde (15,1 %) allant à la banlieue parisienne dont les besoins en investissements de capacité, de sécurité et de matériel roulant sont énormes¹. Sur la masse de ces investissements (15,9 milliards d'€ valeur 1990), l'État et les collectivités n'ont fourni que 1,966 milliards. Au final, l'endettement de l'exploitant national a explosé, au point de menacer son existence même. La réforme intervenue en 1997 a reporté une partie de la dette colossale de la grande vitesse ferroviaire sur RFF, gestionnaire des infrastructures. Mais RFF ne bénéficie pas davantage que la SNCF avant lui de subventions suffisantes pour réduire ce haut niveau d'endettement. Les conséquences sur le développement et la maintenance du réseau ferré sont évidentes : seul ce qui est financé par l'État ou les collectivités, en ménageant à RFF une rentabilité sur fonds propres suffisante, peut être réalisé. Le prolongement du TGV Sud-Est de Valence à Marseille a pu être mené à bien (en 2001), de même qu'une première phase du TGV Est Européen mise en service le 10 juin 2007.

1.2. Un projet de développement désormais moins systématique

La remise en cause du schéma directeur de 1991 est intervenue en deux temps. En 1999, la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable des territoires (LOADDT ou Loi Voynet) a édicté de nouveaux principes de planification. Il s'agit en premier lieu d'abandonner les schémas d'investissements sectoriels : cette approche souffre d'être étroitement monomodale et de s'inscrire dans une logique d'offre.

Cette mesure symbolique s'effectue au profit de **schémas de services collectifs (SSC)** qui servent de base aux actions à mener en matière d'aménagement du territoire. Le souhait est donc tout aussi clairement exprimé de vouloir "réorienter la politique des transports afin que la réalisation des infrastructures et l'organisation des services de transport soient dorénavant conçues à partir des objectifs de service à satisfaire plutôt qu'en fonction des caractéristiques des modes de transport à offrir"². S'y ajoute la nécessité de privilégier les modes les plus durables, de façon à respecter les engagements internationaux de diminution des émissions de gaz à effet de serre pris par la France. La publication du premier SSC Transports en juillet 2001 fait apparaître assez peu de projets de nouvelles infrastructures à grande vitesse, bien que figurent parmi les objectifs « le développement des services ferroviaires à grande vitesse lorsque la durée des trajets, l'échelle des distances et la massification des flux le justifient » (chap. 22). En contrepartie, il est question de réaménager de lignes ferroviaires existantes, pour augmenter les vitesses et les débits, et on parle d'utiliser du matériel pendulaire.

L'alternance politique de 2002 a débouché sur une remise en cause des contenus des SSC, puis de leur existence même. Certains projets ont purement et simplement disparu (l'équipement en matériel pendulaire de la ligne Paris – Limoges – Toulouse par exemple) tandis que d'autres sont réapparus comme la ligne directe vers le tunnel sous la Manche, fortement soutenue par le Ministre de l'Équipement de l'époque, Gilles de Robien, ancien Maire d'Amiens. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a finalement sélectionné, pour réalisation avant 2012, neuf projets de lignes à grande vitesse (fig. 2).

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

² *Pourquoi faut-il relancer l'aménagement du territoire*, comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1997.

Figure 2 : Les infrastructures ferroviaires à grande vitesse programmées par le CIADT du 18 décembre 2003



Pour financer ces projets, il a été décidé de créer une agence pour le financement des infrastructures de transport (AFITF), sous la forme d'un établissement public. Elle apporte la part de l'État dans le financement des grands projets d'infrastructures de transport. L'AFITF devait initialement recevoir l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières et des dotations budgétaires aux infrastructures. Elle peut également bénéficier d'une capacité limitée d'emprunt. Elle a été officiellement installée à la fin de l'année 2004.

Dès 2005, l'AFITF a perdu le bénéfice des dividendes des sociétés d'autoroutes, ces dernières ayant été brutalement privatisées. Son financement devient donc presque totalement dépendant du budget général. On parle donc de plus en plus du développement de partenariats public – privé (PPP), reportant en partie sur le secteur privé moyennant rémunération la charge du financement des projets.

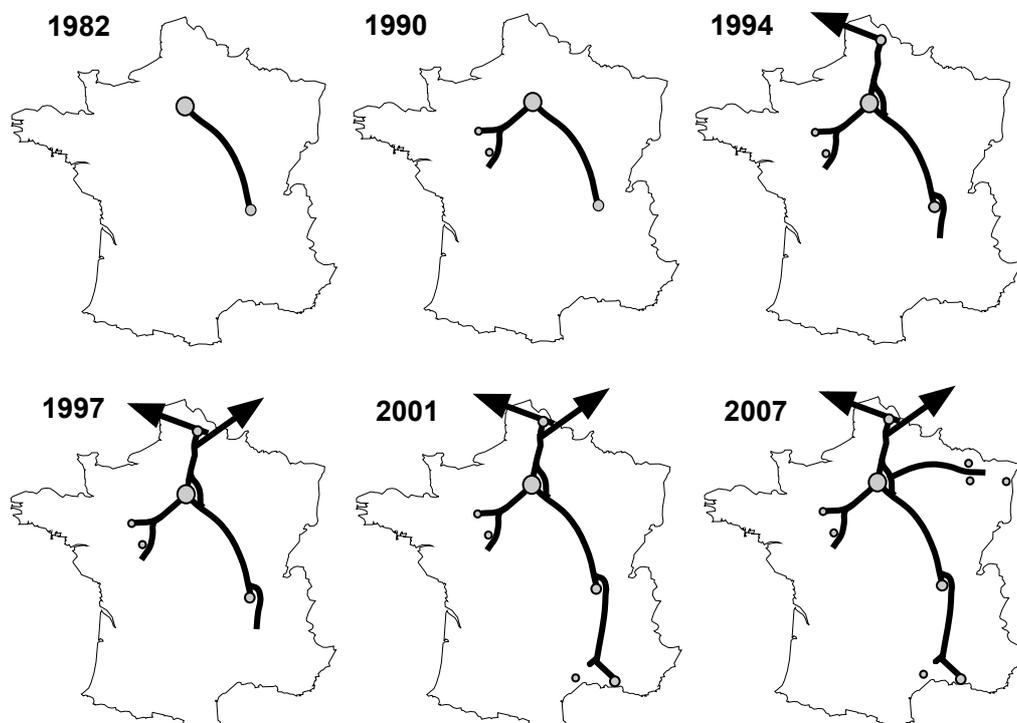
À l'heure actuelle, la ligne Rhin-Rhône et la jonction internationale Perpignan – Figueras sont en chantier. D'autres projets devraient se concrétiser dans les prochains mois avec des financements du même type. Il n'en demeure pas moins que le rythme de réalisation de ces derniers dépendra de la plus

ou moins grande appétence des bailleurs de fonds privés, et non plus de la seule volonté de l'État, ce qui constitue un tournant majeur.

2. La multiplication des liaisons TGV ne touchant pas les gares terminus parisiennes : du diamétral au transversal

Nous allons tenter ici de quantifier l'évolution des relations TGV ne touchant pas les gares terminus parisiennes, depuis les premières tentatives, très marginales, dès la mise en service de la première ligne à grande vitesse, jusqu'à l'ouverture de la ligne Est européenne le 10 juin 2007. La figure 3 rappelle les différentes étapes d'extension du réseau de lignes à grande vitesse.

Figure 3 : Les différentes étapes de la constitution d'un réseau de lignes à grande vitesse de plus en plus autonome par rapport au réseau classique

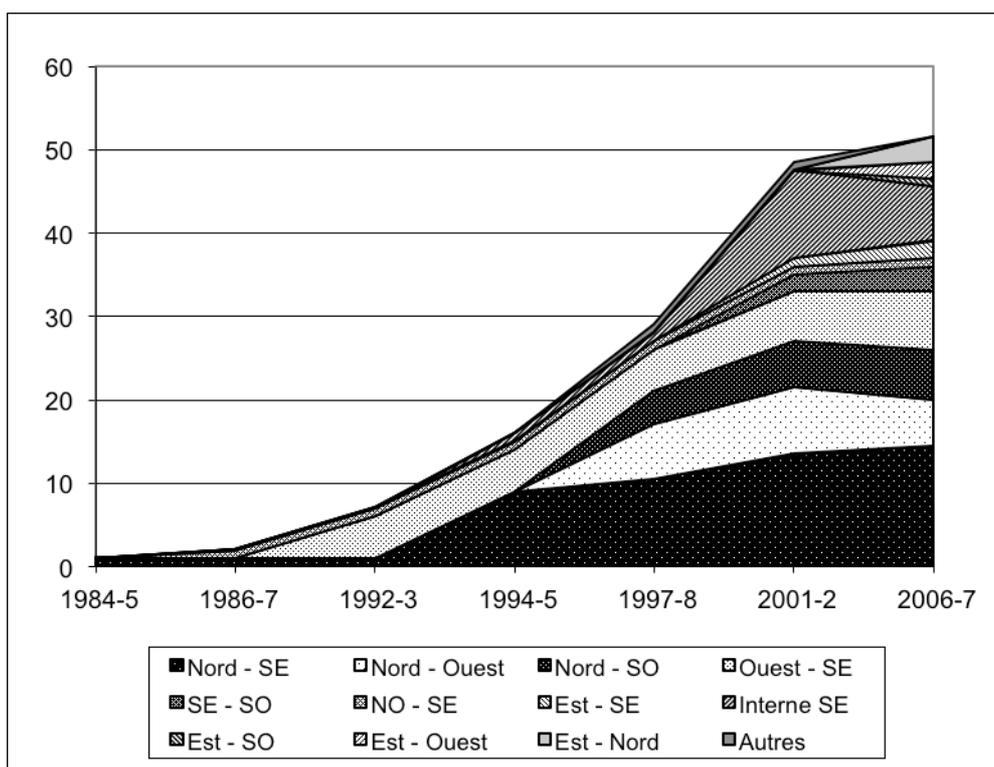


Il faut en pratique qu'existent au minimum deux lignes à grande vitesse et un raccordement efficace entre elles pour que des liaisons diamétrales puissent se créer. Nous entendons par ce terme les services transitant par l'agglomération parisienne, mais ne touchant pas les gares terminus traditionnelles.

Jusqu'à l'ouverture du TGV Méditerranée en juin 2001, ces liaisons représentent quasiment 100 % de l'offre interrégionale à grande vitesse. Par la suite se développent des services utilisant un tronçon de ligne nouvelle sur une distance plus ou moins importante, mais ne tangentant pas l'Île-de-France. Entrent ainsi dans cette catégorie des liaisons comme Toulouse – Dijon, Marseille – Genève, Marseille – Montpellier, Metz – Marseille, etc. C'est une évolution comparable dans son principe à ce qui s'est passé d'emblée en Allemagne, où les services ICE évoluent sur un réseau qui n'est centré sur aucune ville en particulier.

Pour apprécier l'évolution des services interrégionaux à grande vitesse, nous avons opéré un découpage en six faisceaux du réseau français (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est, Est, Nord et Nord-Ouest). Cinq des six portions de réseau qui en résultent sont désormais équipées d'infrastructures à grande vitesse. Sans surprise, les faisceaux Nord et Sud-Est prédominent pour les liaisons de province à province, ainsi que le montre la figure 4.

Figure 4 : Évolution en valeur absolue des services interrégionaux à grande vitesse depuis l'origine, répartis par faisceaux.



2.1. La logique diamétrale : province – province via l'Île-de-France

La première liaison dite d'interconnexion puis de jonction a été mise en service en 1984 entre Lille et Lyon, avant même qu'existent deux lignes à grande vitesse à relier entre elles. Les rames affectées à ce service transitaient par la Grande Ceinture. Devant le succès assez inattendu de cette desserte bi-quotidienne qui joint les deux villes en 4 h 25, la SNCF a lancé le 25 septembre 1986 une seconde liaison de Lyon à Rouen via Versailles et Mantes-la-Jolie en un peu moins de quatre heures. Mais il faut attendre la mise en service de la ligne Atlantique pour que la logique diamétrale s'exprime pleinement sur des liaisons plutôt inattendues *a priori* comme Nantes – Lyon³.

« *Le passage par Paris n'est plus un inconvénient, parce que la vitesse efface la distance* ». Cette citation de Jean Dupuy, Directeur général de la SNCF interviewé par *Le Monde* le 25 septembre 1986 résume bien l'état d'esprit qui anime désormais la société nationale : on peut gagner du temps en allongeant le parcours, pourvu que la grande vitesse soit pratiquée quasiment de bout en bout. Le passage par des gares franciliennes périphériques comme Massy-Palaiseau permet de compléter le remplissage des rames et de rentabiliser la desserte tout en offrant un service supplémentaire à des portions de l'agglomération parisienne assez excentrées par rapport aux gares terminus traditionnelles.

³ La distance par la ligne classique directe entre les deux villes est de 650 km, parcourus en 6 h 30. La liaison TGV via la Grande Ceinture parisienne est plus longue (800 km) mais la pratique de vitesses élevées sur 90 % du parcours fait descendre la durée du parcours à 4 h 20.

Les TGV « intersecteurs » (nouvelle appellation) se déploient entre Sud-Est et Atlantique à partir de 1992 : deux AR Lyon – Nantes, parfois amorcés ou prolongés au Croisic, se raccordent en gare du Mans ou de Massy à un nombre égal de liaisons Rennes – Lyon. Un AR Lyon – Poitiers complète cette première grille.

En 1994, la ligne à grande vitesse Paris – Lille – Calais ouvre conjointement avec le barreau de jonction Nord – Sud-Est via Roissy TGV et Chessy – Marne-la-Vallée, permettant d'une part d'accélérer et d'intensifier la desserte Lille – Lyon (7 AR au lieu de deux), mais aussi de créer des dessertes Atlantique – Nord via la grande Ceinture puis le nouveau barreau, accessible à partir de Valenton. Au service d'hiver 1994-1995, les liaisons Lille – Marseille et Lille – Montpellier apparaissent (2 AR par jour) et un TGV Lille – Nice circule même les samedis. Lyon est contournée par une paire de TGV qui desservent la nouvelle gare de Satolas à partir du 3 juillet 1994 .

Les années suivantes voient la grande vitesse gagner la Belgique avec l'ouverture de Lille – Bruxelles en juin 1996. Une partie des mouvements Sud-Est – Lille sont alors prolongés vers la capitale belge. Le diamétral devient donc international. Quelques liaisons originales viennent compléter le dispositif en 1997 comme un aller-retour Tours – Lille et un service au long cours Lille-Toulouse via Lyon (quotidien) et via Bordeaux (en fin de semaine) : à l'échelle de la grande vitesse, le Massif Central peut être contourné par l'Est aussi bien que par l'Ouest...

Dans l'intervalle, des collectivités commencent à se pencher sur les dessertes à grande vitesse passe-Paris et se manifestent pour en financer à leur profit. Ainsi, le Conseil régional de Bourgogne obtient pour le service d'hiver 1995/6 la création d'un aller-retour journalier Lille – Dijon, avec un montage financier prévoyant un partage des risques entre la collectivité et le transporteur⁴. Deux ans plus tard, le conseil régional de Basse-Normandie finance partiellement la mise en place d'un aller-retour Cherbourg – Lille via l'aéroport CDG, qui circule du lundi au jeudi dans le sens Lille – Normandie et du mardi au vendredi dans l'autre sens. Cette desserte a été interrompue pour cause de fréquentation insuffisante en 2001. Le service d'hiver 2001/2002 a vu enfin l'apparition d'une liaison Tours – Blois – Les Aubrais – Marne-la-Vallée – Roissy CDG conventionnée par les deux agglomérations de la région Centre. Le TGV n'était utilisé au maximum de ses possibilités qu'entre Valenton et Roissy, ce qui est particulièrement court si l'on met en rapport avec la longueur totale du trajet. Cette idée ne s'est pas révélée plus durable que la précédente, et il a été rapidement mis fin à cette expérience.

Le 10 juin 2007 a vu l'apparition de liaisons diamétrales reliant le faisceau Est nouvellement converti à la grande vitesse à l'Ouest, au Sud-Ouest et à Lille⁵. Elles sont cependant en nombre très limité, et semblent avoir été développées pour partie au détriment d'autres services, comme nous le verrons dans le point suivant.

2.2. La logique transversale généralisée et diversifiée

La première liaison TGV transversale ne concernant pas l'agglomération parisienne naît au service d'hiver 1994-1995 : il s'agit d'un aller-retour Montpellier – Genève se substituant au Catalan-Talgo et gagnant 40 minutes par rapport à ce dernier tout en transitant via Lyon au lieu du parcours direct via le Sillon Alpin. Ce gain de temps est permis par l'ouverture du contournement de Lyon à grande vitesse, mais le parcours sur ligne nouvelle est très minoritaire par rapport au kilométrage total, ce qui constitue une grande première.

L'ouverture de la ligne Méditerranée en 2001 a eu pour conséquence la transformation en TGV de trains reliant entre elles les villes de Dijon, Lyon, Montpellier, Marseille, Nice et Toulouse. La LGV Méditerranée permet des gains supérieurs à une heure sur ce type de parcours, mais les TGV roulent

⁴ Le « point d'équilibre » conventionnel se situe à 215 voyageurs par circulation. En deçà, la région paie une contribution proportionnelle aux défections, plafonnée à 2,5 millions de F par an (381000 € environ).

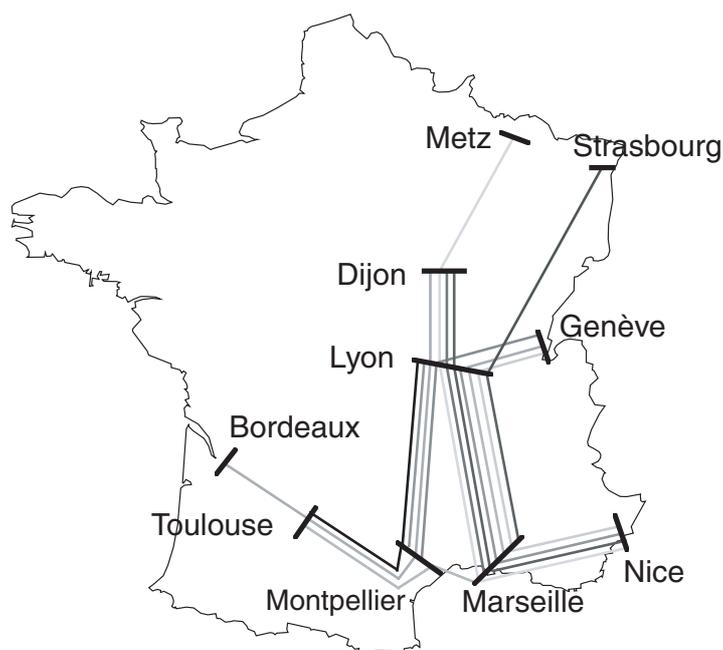
⁵ La mise en place de trois allers-retours Strasbourg – Lille tous les jours sauf les samedis est assez surprenante, la SNCF ayant argué de l'absence de tout marché significatif entre ces deux villes pour supprimer deux ans auparavant les liaisons classiques Lille – Metz – Strasbourg.

sur certaines missions (Toulouse – Marseille ou Genève – Nice) très majoritairement sur des infrastructures classiques. Un aller-retour Marseille – Montpellier assure la mission TGV transversale la plus courte : 175 km en 1 h 20 à 1 h 26, ce qui ne fait guère plus de 130 km/h de vitesse commerciale.

Entre 2001 et 2007, cette offre s’est enrichie de liaisons quotidiennes entre Genève et Montpellier, Genève et Marseille, mais aussi entre Bordeaux et Dijon, cette dernière mission ayant l’ambition de compenser la nette dégradation en 2004 des performances des trains Lyon – Bordeaux par le Massif Central suite au remplacement des rames automotrices à turbine à gaz (RTG) par des rames tractées pénalisées par les quatre rebroussements du trajet (+ 1 heure). L’aller-retour quotidien Marseille – Montpellier a en revanche disparu.

Au service d’été 2007, les relations transversales représentent 23 % du total des liaisons interrégionales à grande vitesse contre 26 % en 2001 (figure 4). Ce léger recul touche essentiellement les liaisons internes au faisceau Sud-Est, dont l’offre a été simplifiée dans la perspective de l’ouverture du TGV Est-Européen : cette dernière s’est effectuée à parc constant, du moins pour la phase initiale, ce qui supposait de remettre à plat l’ensemble des dessertes pour dégager des gains de productivité.

Figure 5 : Les liaisons transversales non diamétrales au service d’été 2007 (service des jours ouvrables de base : mardis et jeudis non fériés, 1 trait représente un aller-retour quotidien)



3. TGV vs. Train classique : une substitution terme à terme ?

L’impression générale dans le cas français est que la grande vitesse ferroviaire, qui se caractérise par un principe de desserte radicalement différent de celui des trains classiques, doit pourtant les remplacer sans contrepartie. Cela pose un problème qui ne peut être résolu -tant bien que mal- que par l’intervention des régions concernées, à leur corps défendant : la desserte des territoires en situation intermédiaire sur les axes doublés par des lignes nouvelles à grande vitesse.

3.1. Une perte en finesse de la desserte des territoires qui n'est que partiellement compensée

On peut faire une comparaison entre le développement de la grande vitesse ferroviaire et celui du réseau autoroutier. Si le second s'est développé en parfaite complémentarité avec le réseau routier local, les connexions entre les deux étant régulières et le passage de l'un à l'autre étant aisé, la première semble se développer au profit des seuls voyageurs effectuant de longs parcours. Cette préférence a été théorisée par les responsables commerciaux de la SNCF : un arrêt sur ligne nouvelle fait perdre du temps et des parts de marché sur les liaisons où la concurrence avec l'avion peut être à l'avantage du rail. De plus, les voyageurs effectuant des trajets courts prennent des places qui auraient pu être occupées par des voyageurs allant plus loin, et qui auraient donc rapporté davantage de recettes. Il en résulte une desserte très faible des espaces en situation intermédiaire, peu de gares ayant été construites et leur desserte demeurant limitée.

Ainsi, Vendôme n'accueille que cinq allers et six retours quotidiens, dont les deux tiers en heure de pointe dans le sens Vendôme-Paris le matin et en sens inverse le soir. Le Creusot reçoit lui aussi six allers-retours par jour ouvrable, nettement mieux répartis dans la journée⁶. En pratique, peu de TGV au départ de Paris s'arrêtent dans les 200 premiers kilomètres du parcours.

Mais il n'y a pas que la desserte le long des lignes nouvelles qui peut poser problème. L'"effet tunnel" démontré par François Plassard (Bonnafous, Plassard & Vulin, 1993) pénalise au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures nouvelles un nombre croissant d'espaces en situation intermédiaire, sans qu'ils puissent bénéficier en contrepartie de compensations (gares nouvelles, maintien d'une desserte classique performante). Cet effet s'étend plus ponctuellement aux sections de lignes classiques empruntées par les TGV pour les dessertes terminales, avec de nombreuses suppressions d'arrêts par rapport aux dessertes antérieures (lignes de Bretagne Nord et Sud, ligne de Poitiers à La Rochelle) traduisant une méconnaissance de l'utilisation non négligeable des trains à grand parcours pour des relations d'ordre régional. Les conseils régionaux concernés n'ont pas pu remplacer terme à terme la desserte antérieure, faute de moyens financiers suffisants. Ils n'en avaient pas forcément la volonté, jugeant qu'ils n'avaient pas à assumer le changement de doctrine de la SNCF concernant l'arrêt de ses trains.

La première initiative originale pour lutter contre cet "effet tunnel" a vu le jour en 1995 du fait du Département de l'Yonne, désireux de profiter du raccordement existant de Saint-Florentin en demandant une relation TGV quotidienne entre le Nord du département (Sens, Joigny) et le sud de la France. Celle-ci a été lancée en septembre 1996 entre Melun et Marseille avec arrêts à Sens et Laroche-Migennes, ce qui a recréé une relation directe impossible depuis le lancement du TGV Sud-Est en 1981. Dans un deuxième temps, le Département souhaiterait voir construire une gare de connexion entre la ligne à grande vitesse et l'ancienne ligne Paris-Lyon à Saint-Florentin, afin de profiter enfin d'une infrastructure qui traverse en étrangère son territoire.

3.2. Une mise en danger de lignes radiales et interrégionales que le TGV ne remplace que partiellement

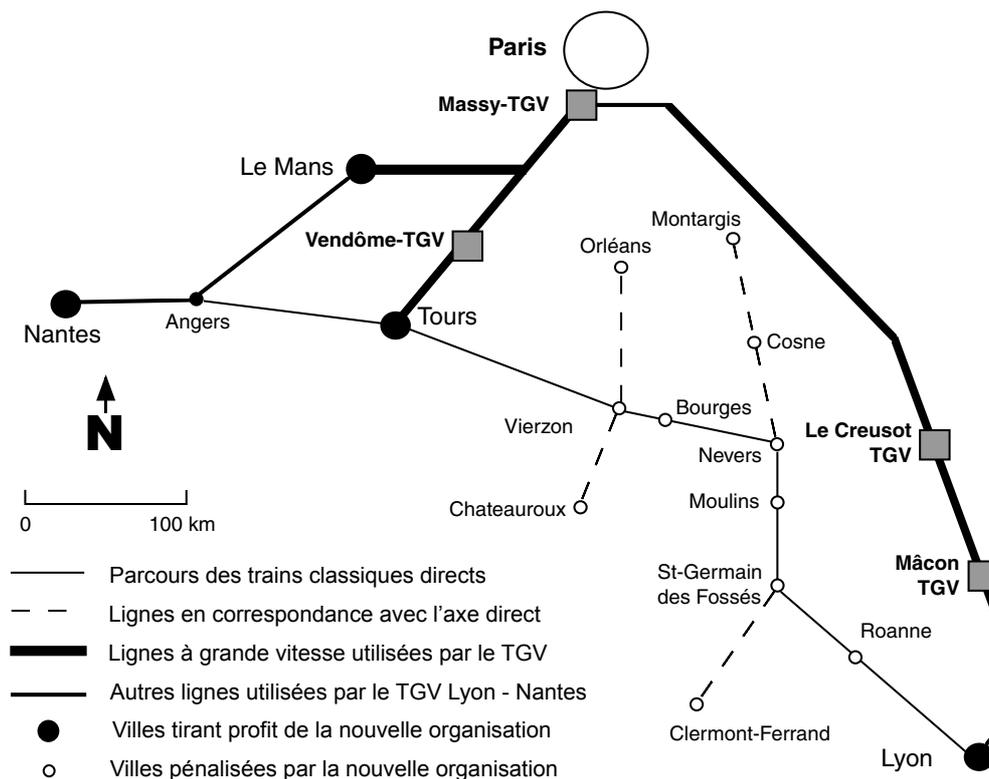
La montée en puissance du réseau ferroviaire à grande vitesse prive des lignes classiques du volume de trafic nécessaire pour assurer leur viabilité sur le long terme : ainsi, les relations TGV transversales via l'Île-de-France « assèchent » des axes comme Lyon - Nantes via Moulins et Tours⁷ (fig. 4) ; de même, les relations TGV Paris - Toulouse via Bordeaux rendent problématique le maintien de la ligne directe au sud de Brive. Or toutes ces lignes acheminent des trafics intervilles et régionaux non

⁶ Source : Indicateurs horaires SNCF, service du 10 décembre 2006 au 7 juillet 2007.

⁷ La SNCF a considéré que, chaque fois qu'un TGV Lyon-Nantes via Paris était créé, il fallait supprimer un train classique via la ligne directe. On compte aujourd'hui 3 allers-retours TGV par jour ouvrable (hors lundis et vendredis) et deux trains classiques directs (plus un de nuit, qui n'est régulier qu'en été).

négligeables, pénalisés brutalement à volume égal par une réduction de l'offre à grande distance. La mise en service du TGV Est-européen en 2007 s'est traduite par la disparition du trafic longue distance sur la ligne classique Paris – Nancy / Metz, ce qui a eu des conséquences non négligeables sur la desserte de villes comme Chalons-en-Champagne et Bar-le-Duc, qui bénéficiaient jusqu'ici d'une rente de situation. Ces deux villes bénéficient désormais d'un unique aller-retour TGV quittant la ligne nouvelle après Reims. Une desserte TER dite « Vallée de la Marne » assure 7 à 9 allers-retours limités en alternance à Bar-le-Duc et à Saint-Dizier. Les solutions de continuité vers Nancy, Metz et au-delà sont devenues rarissimes.

Figure 6 : Quand un TGV « jonction » via la région parisienne remplace des trains interrégionaux directs : le cas de l'axe Lyon – Nantes.



L'irruption de la grande vitesse ferroviaire provoque en fait des modifications sans précédent dans les modes de gestion du réseau dans son ensemble :

- De nombreuses liaisons classiques jugées non prioritaires périlissent faute de modernisation, les performances sont dégradées ;
- La hausse globale des péages d'infrastructures, qui résulte des difficultés de financement du système ferroviaire français, oblige l'exploitant ferroviaire à remettre en cause les circulations les moins fréquentées ;
- Les collectivités et l'État sont préalablement sollicités (six mois à l'avance) pour compenser s'ils le souhaitent le déficit des liaisons que l'a SNCF souhaite interrompre. Or les évolutions citées précédemment multiplient les cas critiques, et cette accumulation irrite les collectivités territoriales.

Les années 2004 et 2005 ont été particulièrement significatives de cette évolution avec la remise en cause par la SNCF de la desserte par ses trains Grandes Lignes de lignes transversales emblématiques comme Lyon – Nantes, Lyon – Bordeaux, Nantes – Bordeaux et Lille – Metz – Strasbourg. Il était prévu de supprimer l'ensemble des dessertes sur ces axes au 12 décembre 2004. Les régions concernées ont vigoureusement protesté, en appelant à une intervention financière de l'État dans la

mesure où les services interrégionaux sont légalement de son ressort. Un moratoire a été négocié *in extremis* avec la SNCF qui a obtenu d'adapter ses services dans certaines limites (quelques suppressions de trains peu fréquentés), sauf pour la ligne Lille – Strasbourg où tout service de bout en bout a été supprimé. L'été 2005 a été tout aussi agité, avec la montée au créneau spectaculaire des Présidents de Région, puis un compromis plus durable imposé par le Ministre Dominique Perben à l'exploitant, sommé d'assumer financièrement le maintien d'une offre légèrement revue à la baisse, et de redévelopper son secteur *Corail Intercités* (nouvelle appellation des services Grandes Lignes dont la société nationale ne souhaitait plus assurer seule la gestion). Le déficit prévisionnel sur les 24 axes concernés est passé de 124 millions d'€ à 50 millions d'€.

Le chemin de fer classique souffre d'une forte dégradation d'image, faute d'avoir été modernisé de façon concomitante. Les rares initiatives enregistrées à ce jour sont le fait de régions soucieuses de maintenir un outil ferroviaire utile au fonctionnement de leur territoire, en rendant la comparaison avec le TGV plus favorable : le TER 200 en Alsace, *Interloire* entre Orléans et Nantes (liaisons inter-cités rapides - 200 km/h - et de bon confort), mais aussi la définition sous la pression d'élus régionaux d'un nouveau matériel pour les dessertes régionales. Une région comme le Nord - Pas-de-Calais songe même à affréter des TGV régionaux (TER GV) entre Arras et Dunkerque ou Calais. En attendant, elle a obtenu des contingents de places sur les TGV actuels Lille – Calais et Lille – Dunkerque.

La situation des services intermédiaires entre le transport régional (TER) et le TGV reste en suspens. Ils ne justifient pas la grande vitesse et sont par nature interrégionaux, donc en dehors du périmètre légal d'intervention des régions.

Conclusion

Le TGV a pris une part très importante du chiffre d'affaires⁸ et de l'offre kilométrique de la SNCF. Les services assurés par les 400 rames à grande vitesse débordent largement du cadre des lignes nouvelles, ce qui démontre si c'était encore nécessaire la pertinence du choix de cette technologie parfaitement compatible au départ avec les infrastructures existantes.

Le développement de services diamétraux et transversaux souvent inédits par rapport à la situation antérieure (sauf à remonter aux années 1950), à des fréquences croissantes, montre l'intérêt de profiter au maximum des possibilités offertes par les infrastructures à grande vitesse : un marché spécifique a pu être développé. Dans certains cas, ce développement a pu se faire au détriment du mode aérien (sur Lille – Lyon par exemple), mais il y a vraisemblablement une majorité de déplacements qui n'auraient pas été effectués auparavant.

Reste cependant à régler le problème du statut du réseau classique résiduel : s'il n'est pas possible d'y faire rouler des trains à réservation obligatoire (TGV et Corail Teoz), il n'est pas pour autant indigne de tout intérêt de l'exploitant et de l'autorité organisatrice étatique. Et il se situe sur la gamme de distances où la concurrence avec l'automobile est la plus vive : dans une optique de report modal largement justifiée par les orientations politiques actuelles, il serait absurde de le laisser en jachère.

Bibliographie :

BONNAFOUS (Alain), PLASSARD (François), VULIN (Bénédicte), 1993. *Circuler demain*, La Tour d'Aigues, DATAR / Éd. de l'Aube.

TROIN (Jean-François), 1995. *Rail et aménagement du territoire ; des héritages aux nouveaux défis*, Aix-en-Provence, Edisud.

ZEMBRI (Pierre), 1993. "TGV - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués", *Annales de Géographie*, n° 571, pp. 282-295.

⁸ En 2003, le TGV a acheminé 39,6 milliards de voyageurs.kilomètres sur un total de 53,08 milliards de v.k longue distance, soit 74,60 % (source : SNCF, rapport d'activité)

ZEMBRI (Pierre), 1997. "Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles", *Annales de Géographie*, n° 593-594, p. 182-194.

ZEMBRI (Pierre), 2005. "El TGV, la red ferroviaria y el territorio en Francia", *Ingeniería y Territorio*, n° 70, p. 12-21.