

J.-P. Berthy

Le rapide 74 *Le Capitole du matin* à Ussac, entre Brive et Limoges. C'est l'une des meilleures relations de la ligne actuellement.

TGV PARIS-LIMOGES

Rêver à l'impossible

Mettre Limoges à 2 heures 15 de Paris par TGV, est-ce possible, et comment ? Tel a été le sujet d'un colloque organisé par la région Limousin. Pour que le rêve devienne réalité, il faudra que les élus abandonnent leurs *a priori*...

Connaissez-vous l'artère Paris - Limoges - Toulouse ? Longue de 700 km, à double voie et électrifiée de bout en bout, c'est l'une des toutes premières du réseau ferroviaire français. Son rôle international est très important car, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, c'est l'une des voies d'accès à l'Espagne.

C'est sur cette ligne que, pour la première fois en France, il y a maintenant un peu plus de vingt ans, le 200 km/h a été pratiqué tous les jours par le *Capitole* entre Orléans et Vierzon. Aujourd'hui, les quatre *Capitole* y circulent quotidiennement à cette vitesse, mettant Limoges à 2 heures 50 de Paris (400 km), tandis que les express couvrent la distance en 3 heures 15. Chaque jour, entre 45 000 et 50 000 t.km brutes remorquées circulent entre Orléans et Limoges, plaçant ce parcours parmi les axes les plus chargés de France.

Apparemment donc, tout devrait aller pour le mieux dans le Limousin. Pourtant, élus et res-

pensables régionaux s'inquiètent de l'avenir de leur ligne et de sa place future dans la géographie des échanges ferroviaires nationaux et européens. Cette interrogation s'est concrétisée, le 4 mars dernier, par la tenue à Limoges d'un colloque consacré à la préparation, par les régions, de l'Europe des TGV. Plus de 200 participants venus de divers horizons politiques, économiques et administratifs, non seulement de la région Limousin, mais également des régions voisines, Centre et Midi-Pyrénées, ont écouté une douzaine d'orateurs débattre de la question avec, en particulier, les interventions de Georges Fischer, du département « lignes nouvelles » de la DB, de François Plassard, directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon, de Jacques Tavernier, chargé de mission à la DATAR, de Daniel Vincent, directeur des infrastructures à la direction des Communautés européennes, et de Michel Walrave, directeur général adjoint de la SNCF.

Ce colloque ayant été, pour l'essentiel,

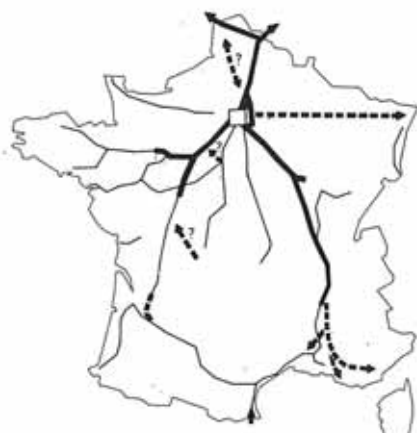
consacré à l'analyse des problèmes de désenclavement posés à une région française par les perspectives de développement des réseaux ferroviaires à grande vitesse, il a été l'occasion d'appréhender, à propos d'un cas particulier, celui du Limousin, l'ensemble des aspects techniques et financiers du problème, d'écouter quels étaient les discours des acteurs concernés, de comparer enfin les différences de comportement des uns et des autres selon les endroits, que l'on parle de désenclavement ferroviaire ou routier.

Réagir ou non ?

Le problème du Limousin est simple. Il résulte de la crainte que le développement progressif des lignes ferroviaires à très grande vitesse n'entraîne le déclassement relatif de l'artère Paris - Toulouse en tant qu'axe majeur national et européen.

Qu'observent en effet les responsables de la région ? D'une part la mise en service du TGV Atlantique va avoir pour effet de placer Poitiers à 1 heure 35 de Paris, Angoulême à 2 heures 20, Bordeaux à 3 heures, et de faire basculer la liaison Paris - Toulouse via Bordeaux, ce qui réduira la durée du trajet à 5 heures 15 - au lieu de 6 heures à 7 heures 10, selon les trains. D'autre part, la mise en service du TGV-Sud-Est a eu pour effet de relier Paris à Narbonne en un peu plus de 6 heures via Lyon (938 km), tandis que via Toulouse (863 km) le meilleur temps de trajet est de l'ordre de 7 heures 30 (1). Tant le prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à

LGV ET LIGNES RAPIDES DE DEMAIN ?



- Ligne à grande vitesse décidée (11/6/88) (≥ 250 km/h)
- Lignes à grande vitesse possibles
- Ligne classique parcourable à plus de 160 km/h

Cette carte n'a aucun caractère officiel. Elle présente les lignes à grande vitesse existant actuellement, prévues ou envisageables en France.

SNCF : trois solutions

Pour la SNCF, trois solutions permettant d'intégrer la région Limousin au réseau TGV sont envisageables.

La première consiste à améliorer la ligne actuelle en en tirant le meilleur parti pour un coût d'investissement raisonnable. Il estime qu'il est possible de gagner un quart d'heure par rapport au temps actuel (Paris - Limoges en 2 heures 35). Le montant de l'investissement est évalué à 600 MF.

La seconde, permettant de mettre Limoges à 2 heures de Paris, et Brive à 3 heures (sans oublier le problème de Périgueux), consiste, comme la région du Limousin le préconise, à créer un barreau de raccordement de Vierzon au TGV Atlantique selon les aménagements cités ci-dessus, avec éventuellement un shunt d'Orléans. Le montant de l'investissement est alors de l'ordre de 3 milliards de francs.

La troisième, enfin, consiste à greffer Limoges et Brive sur le TGV Atlantique grâce à une ligne nouvelle Poitiers - Limoges.

Diverses variantes de tracé furent même présentées, prouvant que la SNCF réfléchissait sérieusement à cette dernière solution. Selon le tracé retenu (débranchements au nord ou au sud de Poitiers, raccordement direct sur Limoges ou au nord de Saint-Sulpice-Laurière) l'investissement est compris entre 2,4 et 3,5 MF, la variante la moins ambitieuse mettant Limoges à 2 heures 17 de Paris.

Michel Walrave n'a pas caché qu'il s'agissait d'un problème difficile obligeant à des arbitrages géographiques et financiers très délicats : en premier lieu le choix d'un itinéraire nouveau conduirait très probablement à rénover, à investir sur l'itinéraire classique, ne serait-ce que pour bénéficier des économies d'investissements réalisées sur le trajet délaissé.

Valence (gain escompté : entre une demi-heure et trois-quarts d'heure) que l'éventualité du shunt de Bordeaux ne peuvent à terme qu'accroître la tendance du trafic voyageurs, vers Toulouse et le Roussillon, à se détourner de la ligne classique via Limoges et Brive. « Nous observons ce qui se passe autour de nous et nous nous demandons si nous devons réagir ou non devant ces perspectives », déclara Robert Savy, président du conseil régional Limousin en introduisant le colloque.

La région Limousin a donc présenté au colloque un projet pour s'intégrer au réseau TGV.

Ce projet est ambitieux ! Il s'agit, en effet, de la construction d'une ligne nouvelle d'une soixantaine de kilomètres entre la ligne à grande vitesse Atlantique (zone de Dourdan) et Orléans, de la suppression des passages à niveau et des travaux complémentaires pour amener la très grande vitesse entre Orléans et Vierzon, et de la construction d'un contournement à grande vitesse de Vierzon (la suppression des passages à niveau et les travaux annexes permettant d'élever la vitesse limite de la ligne entre Vierzon et Limoges à 220 km/h, sauf entre Argenton-sur-Creuse et Saint-Sulpice-Laurière où le tracé ne l'autorise pas), enfin l'amélioration progressive de la voie existante entre Limoges et Toulouse.

Le projet vise à obtenir le maximum de gains de temps dans la partie nord de la ligne. Le coût de l'ensemble de ces aménagements serait de l'ordre de trois milliards de francs.

Comme de tradition, c'est vers la SNCF que convergeaient les attentes puisqu'en cette matière, et depuis des lustres, une solide habitude s'est établie de considérer que le chemin de fer, service public, se doit de rendre les services que l'on attend de lui, quel que soit le prix qu'il ait à supporter pour y parvenir.

Michel Walrave, directeur général adjoint de la SNCF, avait la délicate mission d'exposer la position de l'entreprise. Il commença par dire que ce qui l'avait poussé à venir, malgré quel-

Éviter une France ferroviaire à deux vitesses

Jacques Tavernier est intervenu sur le thème du TGV et des régions françaises, se demandant notamment comment il était possible de résoudre le problème d'une France ferroviaire à deux vitesses : celle qui, grâce à l'interconnexion, serait située sur le réseau européen et celle qui n'en ferait pas partie.

Comment répondre à l'attente des régions qui souffrent d'un complexe d'enclavement tout en sachant que beaucoup de projets fleurissent un peu partout et qu'il y a fort peu de moyens financiers du côté SNCF ? « Le TGV est à la fois un facteur de compétitivité commerciale pour la SNCF et un symbole de la modernité du rail qui ont chacun des retombées positives pour les régions desservies et il est naturel que celles-ci cherchent à ne point en être écartées », déclara-t-il.

Pour lui, trois problèmes se posent : la mise en service en 1990 de la branche sud du TGV représente un risque réel (même s'il est différé) de réduction absolue du niveau de service par trains classiques entre Paris et Brive en raison de la disparition du flux vers Toulouse ; l'interconnexion pose le problème du raccordement de la ligne Paris - Limoges au réseau interconnecté (faut-il prévoir des trains en direction de Roissy et des diverses gares TGV de la banlieue sud de Paris ou bien au contraire la circulation de TGV sur la ligne, à l'instar de ce qui se passe entre Lille et Rouen ?) ; enfin, faut-il construire un barreau de raccordement du Limousin au réseau TGV et, dans ce cas, où ?

ques hésitations initiales, était le désir d'ouvrir un dialogue à un moment où beaucoup de choix restent à faire. Sa présence s'inscrivait donc dans la logique de la stratégie adoptée pour l'avenir par la SNCF qui, avec les cartes de l'Europe et de la grande vitesse, veut jouer celle du partenariat avec les collectivités territoriales.

Pour la Société nationale la rentabilité financière est, à l'évidence et quelle que soit la solution adoptée (voir encadré), insuffisante pour qu'elle investisse seule. De plus, elle a en cours un programme tel que cela élèverait très dangereusement son niveau d'endettement. Quel que soit l'itinéraire choisi, il faudra, selon Michel Walrave, élaborer des schémas originaux de financement, faisant appel à des relais divers ou à des techniques de « portage » financier, par exemple en faisant émettre des emprunts par des collectivités publiques qui seraient remboursés ensuite par la SNCF. Quel que soit le schéma de financement retenu, il faudra de toute façon prévoir un coût financier net à supporter par la région, aidée ou non par d'autres collectivités régionales, départementales ou locales.

« Vous posez justement un grand et intéressant problème d'aménagement du territoire interrégional et national, ajouta-t-il, dans cette perspective, il y a des concours publics à obtenir. Il y aura aussi pour la région un arbitrage à faire entre ses aides en faveur du désenclavement routier et celles en faveur du désenclavement ferroviaire. » Pour terminer, il se

(1) Le train direct de jour Paris - Port-Bou met 9 heures pour effectuer le trajet Paris - Narbonne. Il sera toutefois un peu accéléré au service d'hiver.

demanda, compte tenu de ce que chacun était prêt à mettre dans la balance, quelle était l'utopie la plus raisonnable...

Face à ce qui, de la part de la SNCF, constituait une attitude nouvelle d'ouverture d'esprit et d'accord pour un dialogue constructif, la réponse des responsables régionaux fut décevante, reprenant le thème ultra-classique du grand service public national prié de satisfaire toutes les demandes, quelles que soient pour lui les conséquences financières.

Aucun des responsables régionaux présents au colloque n'accepta le principe d'une participation des régions au financement de leur désenclavement ferroviaire. À l'État, à la SNCF, à la Communauté européenne de se débrouiller afin de satisfaire des exigences qui, pour exorbitantes qu'elles soient, sont jugées *a priori* légitimes quand elles s'adressent au rail.

La route avance, le rail recule

Quand il est affirmé qu'il ne faut, pour résoudre le problème du désenclavement ferroviaire, exclure aucun partenaire, pas même les collectivités territoriales, on croit qu'un grand pas en avant va être accompli. Malheureusement, il est aussi dit tout de go que chaque institution doit rester dans son domaine de compétence et que son intervention doit être proportionnée à ses ressources. Or, si participer au financement d'une autoroute ou d'une route express nationale ne semble pas poser

(dans le Massif central comme ailleurs) de cas de conscience aux élus régionaux, en revanche, aider à la modernisation d'une voie ferrée a été explicitement exclu par les représentants du Limousin.

Pourtant, les coûts unitaires des travaux ferroviaires sont nettement inférieurs à ceux des travaux routiers. Au pire pourra-t-on les considérer comme étant du même ordre.

Penser que toutes les améliorations apportées, année après année, aux contournements

d'agglomérations et au réseau routier n'ont pas d'effets négatifs sur la compétitivité du rail, c'est faire preuve d'une singulière naïveté ou d'une critiqueable inconscience. Si la route avance et que rien n'est entrepris pour le rail, celui-ci recule.

« Il ne faut pas rêver à l'impossible mais aller jusqu'au bout du possible », a déclaré une des principales personnalités régionales présente à ce colloque. Faire que le TGV desserve Limoges et mette moins de 2 heures 30 pour y descendre depuis Paris est, d'une façon ou d'une autre, possible. Chacun peut naturellement privilégier sa solution. La SNCF est manifestement séduite par l'idée d'un barreau de raccordement sur Poitiers qui concentrerait les flux sur la branche sud du TGV Atlantique et rendrait d'autant plus vite justifié et rentable le prolongement de la ligne nouvelle de Tours à Poitiers. La région Limousin présente un projet qui a l'avantage de rallier les régions Centre et Midi-Pyrénées et de conserver à l'axe Paris - Limoges - Toulouse son rôle international vers l'Espagne.

Quelle que soit la solution choisie, les collectivités territoriales ne doivent pas se faire d'illusions : les temps sont révolus où il suffisait de tendre sa sébile vers l'État et de parler de « grand service public national » pour le voir obtempérer et satisfaire les exigences des régions. L'endettement de la SNCF, l'ampleur des engagements déjà pris sur les lignes TGV, la précarité de ses positions commerciales voyageurs et marchandises sont tels que les collectivités locales ne pourront rien obtenir si elles refusent de faire un effort conséquent. De deux choses l'une : ou bien elles participeront à la modernisation de leurs voies ferrées, et le rail pourra jouer un rôle éminent dans leur désenclavement ; ou bien elles refuseront une telle participation, et dans ce cas il ne faudra pas qu'elles s'étonnent si un jour plus proche qu'elles ne pensent, le chemin de fer, devenu l'ombre de ce qu'il était au temps du lancement du *Capitole*, ferme des lignes qui, faute d'avoir été modernisées à temps, seront complètement déclassées.

Aux cheminots et aux élus locaux de comprendre cela rapidement et de modifier, en conséquence, leur comportement, les uns en ouvrant leurs dossiers et en réduisant leurs coûts, les autres en acceptant de traiter enfin le rail comme ils traitent les autres modes de transports depuis plus de vingt ans. S'il n'est jamais trop tard pour bien faire, que chacun soit conscient que le temps presse.

Pierre-Henri EMANGARD

Bruxelles : « la grande vitesse n'est pas la réponse à tous les problèmes d'enclavement »

Daniel Vincent a expliqué comment le problème de la grande vitesse et son rapport avec l'aménagement régional est perçu à Bruxelles. Le Marché unique exige un réseau de transport qui innerve le cœur de la Communauté et améliore la desserte des zones périphériques. Le rail a sa place dans un tel projet. Les responsables connaissent les atouts de la grande vitesse - elle peut notamment favoriser la situation financière et la compétitivité des compagnies de chemin de fer, qui traversent toutes une période difficile et sont persuadées qu'il faut réaliser un réseau à l'échelle de l'Europe. Comme exemple possible d'une section internationale, Daniel Vincent a cité Liège - Aix-la-Chapelle qui établirait un lien entre les systèmes techniques français et allemand et contribuerait à la reconversion et au réveil économique de la Wallonie. Il n'oublia pas non plus une liaison à voie normale avec Barcelone, projet qui a l'appui des autorités de Bruxelles. Mais l'orateur, tout en s'attachant à ne pas décevoir son public et les autorités locales, a bien précisé que la grande vitesse n'était pas la réponse à tous les problèmes d'enclavement. L'implantation de lignes nouvelles ne se justifiera que sur des axes au trafic important et à fortes densités humaine et urbaine. Ailleurs, on préférera d'autres solutions, tout aussi efficaces et moins coûteuses : les prolongements à vitesse traditionnelle, par exemple, qui permettent d'irriguer convenablement les régions enclavées.

EBAUCHE D'UN RESEAU EUROPEEN
A TRES GRANDE VITESSE
(200 km/h et au-dessus)
HORIZON 2000

