



Quel avenir pour la grande vitesse ferroviaire en France ?

Par Jean SIVARDIÈRE *

Il est aujourd'hui politiquement correct d'accuser le train à grande vitesse (TGV) de ruiner le système ferroviaire et d'en prédire le déclin. À écouter ministres, économistes et écologistes, on pourrait croire que le rail sera sauvé grâce à l'abandon d'un « Tout-TGV » qui, de fait, n'existe plus depuis une dizaine d'années. Mais, à lui seul, cet abandon ne provoquerait ni l'indispensable réduction des coûts d'exploitation du TGV ni un report notable de financements sur le réseau classique : les investissements routiers en seraient les premiers bénéficiaires, comme on peut déjà l'observer. Le TGV conserverait une pertinence économique dès lors que les futures LGV seraient choisies rationnellement et non au gré des fantaisies de grands élus en mal de grands projets, dès lors que les conditions de la concurrence entre le rail, d'une part, et l'avion et la voiture, d'autre part, auraient été assainies par la mise en application d'une fiscalité écologique et, enfin, dès lors qu'il serait exploité en tenant davantage compte des besoins des voyageurs.

Depuis 1981, les clients habituels du rail souhaitant se déplacer entre de grandes villes situées sur les grands axes radiaux ou diamétraux ont largement bénéficié des performances du TGV. Par ailleurs, celui-ci a parfaitement joué le rôle que l'on attendait de lui, celui d'outil de transfert modal puisqu'il a provoqué la disparition de plusieurs liaisons aériennes intérieures et la diminution du trafic de celles qui ont subsisté. Il a même concurrencé efficacement la voiture sur certaines relations à moyenne distance. Enfin, la création des LGV a facilité la circulation des trains classiques - TER, Intercités et fret - sur le réseau classique, qui ne disposait plus de la capacité nécessaire pour faire face à la croissance du trafic régional.

Ces résultats sont à l'origine de gains environnementaux qui compensent largement les atteintes faites localement au territoire (essentiellement l'effet de coupure provoqué pour celui-ci par les LGV) : le TGV émet en effet 36 fois moins de gaz à effet de serre que l'avion et 16 fois moins que la voiture (l'impact écologique de l'avion est le double de celui de ses seules émissions de CO₂, en raison des phénomènes induits par le vol à haute altitude).

Dans les années 1970, les opposants à la LGV Paris-Lyon dénonçaient un « Concorde du rail » et craignaient que le percement du tunnel du Bois Clair, dans le Clunisois, ne permît au vent du Nord de s'y engouffrer et de détruire le vignoble mâconnais... Si on les avait écoutés, le TGV n'aurait pas vu le jour, l'A6 aurait été élargie passant à 2x3

voies sur tout son parcours et le rail serait aujourd'hui marginalisé.

La SNCF a été amenée à mettre en place une tarification spécifique pour le TGV calquée sur celle de l'avion. Cette tarification est efficace pour l'exploitant, elle lui permet de bien remplir ses trains et, par suite, de proposer une tarification *moyenne* peu supérieure (contrairement à une croyance très répandue) à celle des trains Intercités de jour (environ 10 centimes/kilomètre pour les relations TGV sur le territoire français, contre 9 centimes/kilomètre pour les Intercités, selon une étude récente de l'économiste des transports, Jean-Marie Beauvais, portant sur l'année 2011).

Mais, en dépit des « petits prix » offerts à ceux qui peuvent planifier leur déplacement longtemps à l'avance, cette tarification est mal acceptée par les voyageurs. Outre sa complexité et l'information déficiente fournie par la SNCF, ils critiquent le niveau trop élevé des tarifs pratiqués pour les achats de dernière minute et pour les déplacements en famille. Cette perception n'est pas étrangère au succès récent du covoiturage.

De plus, la mise en place du réseau des LGV n'a pas été pensée en termes d'aménagement du territoire. Ses effets pervers sur la desserte de nombreuses villes moyennes auparavant bien desservies par les trains classiques de jour (Corail) et de nuit (Lunéa) sont aujourd'hui clairement perceptibles. Les effets négatifs du TGV ont été aggravés par





Photo © RFF / D'angelo Jean-Jacques

« Dans les années 1970, les opposants à la LGV Paris-Lyon dénonçaient un "Concorde du rail" et craignaient que le percement du tunnel du Bois Clair, dans le Clunisois, ne permît au vent du Nord de s'y engouffrer et de détruire le vignoble mâconnais... Si on les avait écoutés, le TGV n'aurait pas vu le jour, l'A6 aurait été élargie passant à 2x3 voies sur tout son parcours et le rail serait aujourd'hui marginalisé. », la LGV Paris-Lyon près de Cluny (Saône-et-Loire).

la création de gares isolées du réseau classique et des dessertes urbaines et départementales, et par le désintérêt manifesté par la SNCF pour les relations classiques par Intercités.

Par ailleurs, le modèle économique du TGV s'est récemment dégradé sous les effets conjugués de la crise économique, de la concurrence (de l'avion à bas coût, de l'auto-car et du covoiturage), de la nécessaire hausse des péages versés par la SNCF à RFF et d'une évolution de ses coûts de production beaucoup plus rapide que celle de l'inflation. Enfin, jusque vers 2007, l'extension du réseau des LGV a endetté lourdement la SNCF, puis RFF, et réduit leurs possibilités d'entretenir correctement le réseau classique et de le moderniser, un réseau dont l'état s'est dégradé.

Au terme de ce rapide bilan, plusieurs questions doivent être examinées :

- ✓ Les effets pervers du TGV sont-ils corrigibles ?
- ✓ Faut-il encore étendre le réseau des LGV ? Et, si oui, sur quels axes ?
- ✓ Peut-on financer les nouvelles LGV ? Le modèle économique du TGV n'est-il pas périmé ?

Les effets pervers du TGV sont corrigibles

Il est possible de corriger partiellement l'erreur commise qu'est l'implantation des gares nouvelles en rase cam-

pagne ou dans les périphéries urbaines. Ainsi, le déplacement de la gare Lorraine-TGV de Louvigny à Vandières a été décidé, et la gare TGV d'Avignon vient d'être reliée à la gare centrale de cette même ville par le raccordement Courtine (appelé localement « La Virgule »). La réouverture au trafic voyageur de la ligne Aix-Rognac permettrait aux TER une desserte de la gare d'Aix-TGV. Il faut par ailleurs éliminer tous les projets de nouvelles gares TGV lorsque celles-ci ne seraient pas reliées au réseau classique (telles celles de Montélimar, de Béziers, de Narbonne ou d'Agen), des projets défendus uniquement par des grands élus peu soucieux des intérêts des voyageurs.

La tarification du TGV mériterait elle aussi d'être revue. Le principe du *yield management* est à conserver, mais l'éventail des tarifs doit être resserré : aujourd'hui, la SNCF fait payer à tous les usagers les prix bradés dont bénéficient les voyageurs de « dernière minute ».

Les voyageurs à titre privé ont besoin de souplesse dans leur usage du train, même s'ils n'ont pas pour autant les moyens de payer le prix le plus élevé. Or, la SNCF a considérablement réduit cette souplesse en « perfectionnant » son offre, en 2007. Une pratique qui a réduit le domaine de pertinence du train.

Du côté des prix, il est nécessaire d'encadrer l'offre : un « junior-étudiant » voyageant par nécessité ne doit pas être pénalisé au bénéfice d'un « senior-touriste ».



Une alternative doit manifestement être proposée aux voyageurs peu fortunés au travers d'une offre Intercités (de quelques trains par jour) parallèle à celle des LGV.

L'extension du réseau des LGV est nécessaire

La capacité du réseau ferré existant (lignes et nœuds) ne permet plus de faire face à la croissance du trafic. La construction d'une nouvelle LGV est donc pertinente, si elle permet de désencombrer des lignes classiques et des gares surchargées par les trafics TER et fret, dont il serait difficile et très coûteux d'augmenter la capacité.

C'est le cas de la ligne du littoral méditerranéen. Ce sera aussi, dès 2030-2035, le cas des LGV Paris-Lyon et Atlantique (sur le tronçon commun Paris-Courtalain), comme l'ont montré plusieurs études successives, dont la dernière en date a été réalisée par Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry pour RFF et la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), même en cas d'introduction du Système européen de surveillance du trafic ferroviaire (ERTMS).

Une LGV est pertinente si elle permet de rapprocher de Paris une « poche territoriale » actuellement située à plus de 4 heures de la Capitale par le train (Toulouse, Nice) et de lui donner ainsi les mêmes atouts que ceux dont bénéficient les autres régions françaises.

Une LGV est pertinente si elle peut provoquer un transfert massif du trafic aérien vers le rail, voire même éviter la construction d'un nouvel aéroport (Toulouse) ; c'est en effet sur les liaisons court-courrier que l'avion consomme le plus de carburant par passager-kilomètre transporté. Elle est également pertinente, si elle permet la circulation de TER à grande vitesse concurrents de la voiture (entre Marseille, Toulon et Nice), soulageant ainsi des autoroutes surchargées.

Une LGV est pertinente si elle maille le réseau des LGV sur le modèle de l'interconnexion francilienne Est. Un tel maillage est nécessaire pour accélérer les relations transversales entre les métropoles et concurrencer l'avion. La « Virgule » de Sablé (une suggestion de la FNAUT retenue par Réseau Ferré de France) sera empruntée par des TER-GV Rennes/Laval-Angers. Enfin, une LGV est pertinente si elle constitue une réponse à un maillon manquant sur un grand axe européen et permet d'améliorer le transport des voyageurs et du fret avec l'Italie et l'Espagne, deux pays mal reliés à la France par le rail.

La FNAUT estime donc que poursuivre la construction de LGV au-delà des quatre « coups déjà partis » (que sont les futures lignes appelées à assurer les liaisons Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, Metz-Strasbourg et les contournements de Nîmes et de Montpellier) est justifié, même si tous les projets ne sont pas pertinents ou urgents.

La sélection opérée par la FNAUT comprend notamment :

- ✓ la LGV Bordeaux-Toulouse, sans nouvelle gare (la branche Bordeaux-Espagne ne présente pas en revanche d'urgence ; en effet, l'aménagement de la

ligne des Landes, s'il est bien pensé, peut constituer une alternative à celle-ci entre Bordeaux et Dax),

- ✓ la LGV Montpellier-Perpignan (sans nouvelle gare),
- ✓ la LGV PACA passant par les gares centrales de Marseille et de Toulon (en commençant par les tronçons Marseille-Toulon et Cannes-Nice),
- ✓ la liaison Petit-Croix-Lutterbach de 35 km complétant la LGV Rhin-Rhône,
- ✓ la LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (dite POCL), suivant le tracé médian (avec une variante *via* Roanne) qui maximise les gains de trafic.

La sélection de la FNAUT comprend également l'interconnexion francilienne Sud et le tunnel de base du dispositif Lyon-Turin, deux projets qui ne relèvent pas de la grande vitesse.

Ce programme ambitieux ne se conçoit qu'étalé dans le temps, il se situe à mi-chemin entre le « zéro LGV » et l'accumulation irréaliste de projets inscrits au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). La FNAUT a ainsi éliminé :

- ✓ le doublement de la LGV Nord, qui est très loin d'être saturée,
- ✓ la LGV Paris-Normandie (une vitesse de 220 km/h est suffisante pour concurrencer l'autoroute et il n'y a pas de concurrence aérienne. Il faut donc traiter en priorité les zones saturées en commençant par une nouvelle ligne Paris-Mantes-la-Jolie et une nouvelle gare au sud de Rouen),
- ✓ la LGV Poitiers-Limoges (l'amélioration de la desserte de Limoges et de Brive doit se faire non pas en surchargeant la LGV Atlantique et en asséchant la ligne classique Paris-Limoges, mais par une modernisation de cette dernière, puis ultérieurement par un branchement sur la LGV POCL),
- ✓ le mystérieux « barreau Est-Ouest » (il s'agissait sans doute du projet Transline de liaison Lyon-Atlantique défendu par l'Association Logistique Transport Ouest - ALTRO),
- ✓ la LGV Toulouse-Narbonne (intéressante, mais ne présentant pas d'urgence dans le court terme),
- ✓ les branches sud et ouest du projet Rhin-Rhône (la branche sud n'est pas justifiée au regard du volume du trafic transversal potentiel et l'ensemble des deux branches n'offre pas un doublement efficace de la LGV Paris-Lyon).

La FNAUT a suggéré la construction de deux barreaux complémentaires :

- ✓ une transversale intégralement à grande vitesse reliant Rennes à Lyon en passant par Orléans peut être créée à moindre coût en construisant un barreau (de 50 kilomètres), entre Orléans et Courtalain (dans l'Eure), reliant la LGV Atlantique (et ses prolongements vers l'Ouest et le Sud-Ouest) au POCL,
- ✓ on peut remplacer les branches ouest et sud par un barreau Dijon-Saulieu (d'une longueur de 60 kilomètres) reliant la LGV Rhin-Rhône à la LGV Paris-Lyon, qui serait utilisé à la fois par les TGV radiaux et



par les TGV transversaux (avec des performances comparables à celles du dispositif à trois branches).

Peut-on financer de nouvelles LGV ?

Le programme proposé par la FNAUT représente au total environ 1 200 km de LGV, le réseau atteignant alors une longueur totale de 3 800 km (inférieure d'un facteur 3 à celle du réseau autoroutier actuel). Son financement sur une trentaine d'années est une perspective réaliste.

Il est tout d'abord possible, et souhaitable, d'abandonner divers grands projets très coûteux et d'une utilité contestable : l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le canal Seine-Nord et, bien sûr, certains projets autoroutiers, en particulier en milieu urbanisé (A45, A31 bis, contournement ouest de Strasbourg...), alors que la saturation des autoroutes existantes est due majoritairement aux trafics locaux et à une pénurie de transports collectifs de proximité.

Le financement des nouvelles LGV peut surtout provenir de la fiscalité écologique. On peut supprimer de nombreuses niches fiscales nuisibles à l'environnement et affecter le revenu fiscal correspondant aux modes de transport respectueux du cadre de vie et de la santé publique, économes en énergie et émettant peu de gaz à effet de serre.

Ainsi, par exemple, le kérosène consommé par les avions n'est soumis à aucune taxe, ni à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ni à la TVA. C'est le seul carburant fossile à bénéficier d'un tel avantage, qui coûte à l'État chaque année environ un milliard d'euros. Or, une taxe sur le kérosène est autorisée par l'Union européenne pour les vols nationaux et elle n'est pas interdite par la Convention de Chicago.

La sous-taxation du gazole par rapport à l'essence (18 centimes par litre contre une moyenne de 11 centimes, en Europe) est totalement injustifiée : elle est responsable d'une diésélisation du parc automobile français qui est nocive pour la santé publique, et en abaissant le coût moyen des carburants, elle a contribué à encourager l'usage de l'automobile. Elle prive l'État d'environ 400 millions d'euros par an.

Au total, ce sont donc 7 milliards de recettes fiscales par an que l'État pourrait récupérer (selon la Cour des Comptes). La loi de finances 2014 a acté l'introduction future d'une « composante carbone » dans la TICPE, mais si cette mesure est confirmée, son effet sera homéopathe : environ 2 centimes par litre en 2015 et autant en 2016.

Le financement des grands projets ferroviaires n'a donc rien d'impossible : il exige avant tout une volonté politique et de la pédagogie pour faire accepter la fiscalité écologique par l'opinion.

Le modèle économique du TGV est-il périmé ?

Dans le passé, le TGV a rapporté beaucoup d'argent à la SNCF, qui a utilisé ces gains pour combler le déficit de ses

autres activités (en particulier le fret) et pour soutenir sa croissance à l'étranger et dans le secteur du transport routier.

Aujourd'hui, la SNCF est confrontée à une stagnation de son trafic et à une montée de ses charges d'exploitation. Mais le modèle économique du TGV n'en est pas pour autant périmé. Comment laisser dire aujourd'hui que le TGV est une activité de niche, alors que c'est la seule activité rentable de la SNCF, qu'il génère les deux tiers des voyageurs-kilomètres et que les larges marges qu'il a dégagées pendant vingt ans ont été détournées de leur finalité ?

Une baisse des péages acquittés par la SNCF serait une mesure dangereuse, RFF perdant alors des moyens indispensables pour moderniser le réseau classique. Elle ne pourrait intervenir qu'à la suite d'un désendettement de RFF financé par une part du produit de la fiscalité écologique.

Une première piste à exploiter consiste à établir les conditions d'une concurrence équitable entre le rail et l'avion. Les dépenses de carburant représentent aujourd'hui entre 25 % du prix d'un billet d'avion, pour les compagnies traditionnelles, et 35 %, pour les compagnies à bas coût. Or, le prix du kilomètre, pour le voyageur, est en moyenne de 10 centimes pour le TGV, de 14 centimes pour l'avion traditionnel et de 6 centimes pour l'avion à bas coût. Si le kérosène était taxé au même niveau que le gazole, son prix doublerait : la concurrence faite par l'avion traditionnel au TGV deviendrait marginale, celle exercée par l'avion à bas coût serait sensiblement affaiblie et le TGV regagnerait une clientèle importante.

Une deuxième piste consiste à mieux exploiter le TGV :

- ✓ Les services TER sont trop souvent peu fiables et les correspondances TER-TGV trop souvent déficientes et non garanties, alors qu'elles concernent 20 % des utilisateurs du TGV.
- ✓ La SNCF exploite les TGV intersecteurs en privilégiant les liaisons de bout en bout. Or, sur les distances concernées, le TGV n'est pas compétitif face à l'avion. Mieux vaut privilégier des relations de cabotage, avec des arrêts systématiques dans les grandes villes intermédiaires.
- ✓ Les parcours terminaux de certains TGV radiaux sont peu utilisés et la SNCF envisage de ne faire circuler le TGV que sur les LGV. Or, les ruptures de charge imposées aux voyageurs réduiraient l'attractivité du TGV et se traduiraient par un retour d'une partie de la clientèle à la voiture et, surtout, à l'avion.

La FNAUT propose d'ouvrir le TGV au trafic à plus courte distance, à l'exemple des autocars Eurolines. La SNCF conserverait toute sa clientèle « grandes lignes » et les régions concernées renforceraient leurs dessertes régionales à moindre frais.

- ✓ Les attentes de la clientèle évoluent, la souplesse d'accès au train et le besoin de fréquences élevées prennent le pas sur la rapidité du voyage. L'introduction, en 2008, de la desserte cadencée TER Dijon-Lyon, malgré des temps de parcours plus





importants (2 heures, au lieu de 1 h 25 mn à 1 h 45 mn) a entraîné une perte de trafic de 6 % des TGV Dijon-Lyon. Chez nos voisins européens, le cadencement est généralisé depuis longtemps, ce qui suppose, en contrepartie (en dehors des grands axes), la mise en circulation de rames de moyenne capacité.

- ✓ Avec la crise économique, le facteur prix prend le pas sur la vitesse, pour une partie de la clientèle. Le TGV doit donc s'inspirer du *low cost* aérien, qui est le porteur de la croissance du transport aérien. La SNCF a réussi, avec les iDTGV et OUIGO, des essais méritant d'être développés, mais ce modèle n'est pas transposable aux relations dont le trafic est plus limité.

Or, le *low cost* aérien, comme l'autocar, concerne davantage une multitude de relations directes point à point à trafic moyen exploitées avec des avions de faible capacité que l'exploitation de quelques lignes avec de gros porteurs. La très faible part de marché de l'A 380 en est la preuve. La SNCF doit donc innover pour pouvoir combiner des trafics rapides à longue distance et certains trafics

complémentaires de cabotage en exploitant pleinement les possibilités du chemin de fer : compositions de trains variables, trains à tranches multiples de capacités de base modérées, méthodes de commercialisation très souples permettant de juxtaposer simplement des relations à longue distance et du cabotage. Ce modèle est à explorer avant d'opérer le renouvellement des rames TGV les plus anciennes.

En conclusion, il importe que la réforme ferroviaire en cours de discussion consacre le rôle de l'État, en tant que stratège et aménageur du territoire français et européen, et donne à la SNCF pour seule mission de valoriser au mieux l'exploitation du réseau mis à sa disposition par la collectivité. Un tel schéma ne relève pas du rêve : ce rôle et cette autorité de l'État sont présents aussi bien dans le modèle suisse que dans celui, très libéral, de la Grande-Bretagne.

Note

* Président de la Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

