

COMMENTAIRES DU PRESIDENT GERARD LIGNAC

En remerciant le Sénateur Claude HURIET des observations dont il nous a fait part, je voudrais lui proposer mon propre commentaire sur les interrogations qu'il pose.

L'effet d'entraînement en Allemagne

Il n'y a à peu près aucune chance de le voir se réaliser. La Bundesbahn a, en effet, déjà consacré - et prévoit de continuer à consacrer - des fonds importants, de l'ordre du quart du coût de construction d'une ligne TGV traditionnelle, en procédant à la mise à 200 km/h des voies actuelles, cette dépense répondant à une action d'ensemble réfléchie.

Refaire ensuite la dépense d'une ligne TGV en parallèle est aussi peu imaginable que de mettre une route nationale en quatre voies, pour la doubler ensuite d'une autoroute à part entière. A l'inverse de cela, le tronçon "Tunnel sous la Manche - Londres" cité en référence, n'a connu aucun aménagement depuis de nombreux lustres. Quant au prolongement vers Bruxelles, il avait été prévu, dès l'origine, en TGV traditionnel.

L'étape suivante a d'ailleurs déjà été annoncée par les responsables allemands. Il s'agira de faire passer des rames inclinables, donc plus rapides, sur les voies classiques ainsi aménagées. C'est en partie ce que nous proposons de faire tout de suite en France.

Les risques de remise en cause du TGV Est

Faut-il vraiment s'inquiéter ? Ne peut-on s'en remettre avec confiance au jugement et au sens de l'intérêt général de nos responsables ?

Et même à supposer qu'il faille envisager ce risque, le TGV Est, dans sa version traditionnelle par rapport au projet mixte Blanc-Brossier de 1995, accumule à un tel degré :

- gaspillage des fonds publics, dénué de justifications puisque les temps de parcours sont comparables ;
 - nocivité sur le plan de l'aménagement du territoire, en Lorraine tout particulièrement ;
 - et certitude de fiasco économique sur le plan de l'exploitation ;
- que cela resterait en tout cas une chance à courir.

Trop tard ?

Il faut le dire à nouveau : aucune expropriation n'a encore été faite et, évidemment, non plus, aucun travail sur le terrain. S'il est trop tard, cela ne peut donc être que dans les esprits.

Là est en effet le problème. Tout se passe comme si depuis le temps que l'on discute sur le TGV Est, l'on raisonnait toujours sur le même schéma, celui du TGV traditionnel, tellement entré dans les habitudes qu'on n'envisage plus d'autres formules.

La technologie des chemins de fer évolue pourtant sans cesse. Longtemps, leur image fut liée à celle de la vapeur. Puis vinrent l'électrotechnique et le diesel. Aujourd'hui, l'électronique apporte les rames inclinables (appelées aussi pendulaires, de façon impropre puisqu'elles ne pendulent pas).

C'est, on l'a vu, dans cette direction que l'Allemagne et la Suisse voient l'avenir. Monsieur ESSIG lui-même auteur du tracé de la ligne TGV, fait de même, comme le Conseil Régional de Lorraine l'a récemment rappelé (Vote du 21 juin 1999).

Les onze milliards du contribuable à épargner, le caractère chimérique de certaines vues sur les perspectives européennes, le maintien dans nos villes lorraines d'une voie de communication essentielle, tout milite en faveur d'un réexamen approfondi, les données offertes par le projet Blanc-Brossier semblant les mieux en accord avec ce qu'offre la technologie moderne.

La poudre aux yeux des dessertes européennes

Je voudrais, pendant qu'il en est encore temps, revenir sur ce projet dont le traitement par les divers responsables me fait aller de surprise en surprise.

Je précise tout de suite que la création du TGV Paris/Strasbourg me paraît très désirable. C'est sur la formule à retenir que me paraît être le problème. La formule du TGV traditionnel sur lignes en site propre avec gares « *Meuse* » et « *Lorraine* », retenue par nos responsables, me paraît inappropriée et dépassée, la technologie moderne offrant des solutions plus satisfaisantes et pour la moitié du prix.

Je vais m'efforcer, une nouvelle fois, d'expliquer pourquoi et comment les enjeux me semblent en valoir la peine. J'étudierai d'abord le projet tel qu'il est actuellement retenu, et exposerai ensuite une solution alternative.

Les raisons d'être d'une ligne de chemin de fer sont, on en conviendra, d'assurer des dessertes suffisamment utiles et commodes pour justifier l'investissement et, ultérieurement, les dépenses de fonctionnement. Les dessertes envisageables sur le TGV Est qui nous est proposé sont de deux ordres : les dessertes européennes d'une part, et les dessertes régionales françaises, d'autre part. Examinons aujourd'hui les dessertes européennes du TGV projeté. C'est important parce que, quoiqu'on en ait écrit, la conclusion est que **le TGV Est français ne trouvera pas de prolongements au-delà de nos frontières.**

Voyons cela de plus près. Hors de nos frontières hexagonales, le TGV Est est susceptible de trois grandes destinations, vers Luxembourg, vers Sarrebourg et Francfort ou, encore, au-delà de Strasbourg, vers Munich et Vienne. Vers Luxembourg, le cas est simple car la desserte est de quelques kilomètres, et se limite à cette ville. L'ouverture vers l'Europe reste tout à fait limitée

A une exception près, les chemins de fer allemands n'ont projeté aucun TGV au sens français

La liaison Sarrebruck/Francfort est, par contre, un véritable itinéraire européen, puisqu'elle trouve son prolongement vers Prague et l'Europe Centrale. Malheureusement, les chemins de fer allemands n'ont aucune intention de TGV sur cet axe. Il existe seulement un projet d'y porter de 160 à 200 km/h les vitesses limites de la ligne, mais aucune date n'est actuellement retenue ; les chemins de fer allemands arguant notamment de la difficulté d'aménager la section très montagneuse qui sépare Kaiserslautern de Neustadt. Les perspectives, de ce côté, sont donc non seulement très limitées, mais surtout des plus aléatoires. Reste la troisième liaison, au-delà de Strasbourg, vers Munich- Vienne- Budapest : c'est aussi un grand itinéraire, celui de L'Orient Express, une artère majeure. Là, les projets allemands, identiques à ceux du cas précédent, portent la vitesse limite sur les lignes actuelles de 160 à 200 km. Et cette fois, les travaux sont largement en cours d'exécution. Le maintien des lignes actuelles signifie, dans ce cas particulier, que le détour de 100 km au nord de Strasbourg par Karlsruhe et Stuttgart, pour éviter la traversée de la Forêt Noire, subsiste.

Dans ces conditions, demandera-t-on, les chemins de fer allemands n'auraient-ils donc en projet aucun TGV au sens français ? C'est effectivement à peu près le cas. Il n'existe, en effet, qu'une seule ligne directe de 177 km en construction entre Cologne et Francfort qui, évitant le détour actuel par Coblenze et la ligne saturée de la vallée du Rhin, mettra Francfort à quelque 45 minutes de Cologne. Cette liaison nord/sud ne concerne évidemment pas notre TGV Est. Elle constituerait plutôt une éventuelle menace pour la modernisation du trajet Sarrebruck/Francfort, pour laquelle, on l'a vu, il n'existe aucune date de réalisation, la tentation devenant grande de relier Francfort à Paris par trains rapides via Cologne et Liège.

Ajoutons que les chemins de fer allemands prévoient d'augmenter, d'ici quelques années, la vitesse sur les lignes aménagées à 200 km/h, en utilisant des trains inclinables (appelés aussi pendulaires).

Vanter les débouchés du TGV Est vers l'Europe apparaît comme un leurre pur et simple

En résumé, le TGV Est traditionnel prévu ne franchira pas les frontières françaises, sinon en empruntant des voies classiques où les vitesses sont limitées à 160 km/h comme aujourd'hui, tantôt portées à 200 km/h, et normalement parcourues par des trains classiques. Même une rame TGV devra respecter ces vitesses limites, imposées par l'état de la voirie.

Dans ces conditions, vanter les débouchés du TGV Est vers l'Europe apparaît comme un leurre pur et simple. La proclamation « la Lorraine à la conquête de l'Europe » grâce au TGV Est est une vue de l'esprit et non une réalité.

Nous verrons demain les dessertes régionales françaises. Comme on pourra le constater, elles ne sont guère logées à meilleure enseigne.

Le mythe au-delà de la raison

Nancy. A l'unanimité, ou quasi, tous partis confondus, nombre des assemblées concernées, régionales ou autres, ont voté le mois dernier leurs participations élevées au financement du TGV Est. Cette unanimité traduit sans doute, à la base, une confiance profonde dans les progrès du genre humain, capable, à travers de nouvelles techniques d'améliorer la vie et de repousser les limites du savoir. Sans doute aussi, le désir de ne pas rester en arrière, de compter parmi ceux qui " l'ont ", a joué un rôle, un peu comme il y a ceux qui ont l'eau courante et ceux qui ne l'ont pas.

Ces sentiments sont légitimes. Cependant, dans le cas qui nous occupe, ils vont conduire à réaliser un projet qui accumule les aspects négatifs alors que d'autres formules avaient été élaborées pour obtenir des résultats comparables en évitant ces aspects négatifs.

Fiasco économique prévisible, dessertes régionales désavantagées, faiblesse des prolongements européens, s'attachent en effet au projet en cours, mais une véritable conjuration du silence tend à occulter ou à ignorer tout ce qui pourrait rappeler ces déficiences. Techniciens, élus, médias, public, la plupart semblent emportés par la grande vague du mythe. Les faits, malheureusement, sont têtus et nous pensons utile de les rappeler. On peut toujours choisir de faire ce que l'on estime bon, mais il est souhaitable que ce soit en connaissance de cause. Voici donc un rappel de ces faits têtus.

Fiasco économique assuré

Déjà, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du TGV Est concluait qu' " une étude plus poussée des trafics aurait conduit à différer le projet ". Elle fut soigneusement tenue sous le boisseau. Il est pourtant bien évident que construire une ligne nouvelle à haut débit en parallèle à la ligne actuelle qui n'est employée qu'à 50% de capacité, conduit inmanquablement les deux lignes à un profond déficit. Ceux qui ont de la mémoire se rappellent de même que, jusqu'à fin 1998, on évaluait le non financement par l'Etat proportionnellement au défaut de rentabilité. Or, au départ, la part de financement laissée à ce titre aux collectivités locales était des quatre cinquièmes ! Mais, aujourd'hui, tout cela semble oublié et voici qu'on trouve des rentabilités en réincorporant les emplois générés par les travaux. De cette manière, évidemment, on justifierait à peu près n'importe quoi ! On évoque aussi un " intéressement des régions aux résultats "!(sic). En regardant de plus près, il s'agit seulement de restituer aux régions l'écart éventuel entre le coût estimé et le coût réel des constructions. Ce qui est tout autre chose et n'a d'ailleurs non plus que très peu de chances de se produire si l'on se réfère aux expériences passées : le tunnel sous la Manche ou le TGV Lyon-Marseille n'ont-ils pas tous deux dépassé de 80 % les prévisions initiales ?

Nos régions dans l'arête de poisson

Les conditions de transport dans nos régions seront-elles au moins très améliorées ? Malheureusement, la formule retenue du passage de la ligne nouvelle à distance des agglomérations est, à cet égard, assez fâcheuse. A la desserte actuelle linéaire, où les agglomérations se trouvent sur la même voie et sont desservies les unes après les autres par les mêmes rames, elle substitue une desserte en arête de poisson, par embranchements sur l'axe central. Chaque ville doit alors disposer de rames spéciales : Paris-Bar-le-Duc, Paris-

Nancy, Paris-Strasbourg, entraînant des remplissages plus difficiles et, dans de nombreux cas, une perte de temps. Sur Paris-Nancy ou Paris-Metz, on reperdra ainsi à "crapahuter" nord-sud à partir de Vandières, une vingtaine de ces minutes si chèrement acquises est-ouest. Et dernier inconvénient non des moindres de l'arrêt de poisson, cette dernière oblige à établir des relations spéciales, donc onéreuses, entre les villes régionales, par exemple entre Bar-le-Duc et Nancy, ou entre Nancy et Strasbourg.

Quant à la gare lorraine, ou la gare meusienne, nous nous sommes déjà suffisamment exprimés sur la question. Les controverses actuelles sur leurs emplacements en disent assez sur la déficience fondamentale du concept. Pour nous, la seule gare lorraine valable se trouve dans les centres des villes, à Bar-le-Duc, à Metz, à Nancy et dans les centres des autres villes. Or, il y avait moyen de le faire.

Quant à Nancy, elle sera évidemment la grande perdante de l'opération, n'en déplaise à nos responsables aveuglés. Actuellement, étape obligatoire sur le grand itinéraire de l'Orient-Express, vers Strasbourg, Munich, Vienne, Budapest, avec douze trains quotidiens dans chaque sens, que lui restera-t-il quand le TGV prévu passera à 40 km au nord ?

Nos amis de Strasbourg seront mieux lotis puisque le TGV prévu continuera de desservir la gare centrale. Mais il n'apportera rien de plus qu'actuellement pour aller à Nancy ni à Metz. Et pour le maintien du Parlement européen à Strasbourg, contrairement à ce que l'on entend dire à des esprits d'ordinaire solides, il ne résoudra à peu près rien. Il n'aidera, en effet, que les Parisiens et quelques autres Français, c'est-à-dire précisément ceux qui, espérons-le, ne contesteront jamais le Parlement à Strasbourg. Pour tous les autres, il est clair que ce qu'ils veulent, c'est trouver vers Strasbourg ce qu'ils ont vers Bruxelles, c'est-à-dire des liaisons aériennes directes de Londres, de Copenhague, de Berlin, de Rome et des autres grandes villes européennes.

Faiblesse des prolongements européens

Il fallait bien un peu d'Europe dans l'intitulé du futur TGV, l'époque le demande et cela ne pouvait que rehausser un brouet au demeurant un peu clair. Là encore, malheureusement, la réalité est assez éloignée du discours.

Un TGV vraiment européen franchirait les frontières et poursuivrait au-delà en "TGV", c'est-à-dire à Très Grande Vitesse. Or, les plans ne prévoient nullement cela.

Ne trouvant en Allemagne suivant ces plans que les voies classiques, les rames du TGV français ne pourront, faute de voies appropriées, rouler qu'à la vitesse des rapides actuels, améliorée d'environ 10 % utiles suite aux aménagements type ICE qui doivent être apportés. Or, un TGV double ces vitesses. Le président de la Bundesbahn, lors de son passage récent à Metz, a été explicite : il ne s'agit pas, a-t-il dit, de rechercher sur le parcours allemand de grandes vitesses et comme d'ailleurs il y a un arrêt tous les 60 à 100 km, on n'en aurait pas le temps. Le message est clair : l'objet ne comporte ni lumière, ni vitres, mais c'est bien une lanterne, ne le prenez pas pour une vessie !

Paradoxe éclairant, en France même, sur la quarantaine de kilomètres qui sépare Baudrecourt de la frontière allemande à Sarrebruck, aucun aménagement, à notre connaissance, n'est actuellement prévu. Fera-t-on une vraie ligne TGV, coût 2 milliards de francs ? Fera-t-on

(plutôt) un aménagement ... à l'allemande, coût 400 millions de francs ? La question reste ouverte.

Parler de TGV allemands, évoquer la nécessité d'un nouveau pont ferroviaire sur le Rhin, etc. relèvent de la rhétorique et du miroir aux alouettes. Notre TGV Est n'est européen que dans la mesure où il conduit jusqu'à la frontière française ou à proximité, c'est-à-dire dans une faible mesure.

Mais si la formule retenue n'est pas la bonne, quel TGV aurait-on pu construire ? Que pouvait-on faire ? Nous avons évoqué à plusieurs occasions, dans ce journal, une formule susceptible de parer à tous les inconvénients qui obèrent notre TGV Est. Elle avait été l'objet du rapport Blanc Brossier, établi en 1995 à la demande du ministère des Transports, par un ingénieur général des Ponts-et-Chaussées et un inspecteur des Finances. Les temps de transport auxquels on aboutissait auraient été du même ordre, les possibilités de raccordement au réseau TGV français identiques et les coûts de construction et d'exploitation moitié moindres. On ne peut que regretter que ce plan réaliste ait été écarté, sommairement semble-t-il.

Le contribuable sera là pour payer la note. Comme l'a dit récemment en Alsace un haut responsable de la SNCF : "C'est grâce aux élus que le TGV Est (dans la formule retenue) sera réalisé. Sans eux, il n'aurait pas vu le jour". Ce compliment, en vérité ambigu, résume bien la situation. Sans doute, le futur TGV rendra, malgré ses imperfections, des services et la réduction des temps de transports est attendue depuis longtemps, mais on pouvait faire mieux et pour beaucoup moins cher. Depuis l'Antiquité, et plus récemment Panama, le Concorde, le paquebot France, voire le tunnel sous la Manche, les transports ont toujours exercé une attirance presque magique mais qui a pu conduire à des erreurs d'appréciation parfois spectaculaires.

Regrettons que cela ait été le cas dans notre TGV Est, où un examen serein et raisonné aurait permis d'éviter des sujétions et des fardeaux financiers avec lesquels il faudra bien vivre durablement une fois le projet mis en oeuvre.

Les faux-semblants de Réseau Ferré de France

Le président Lignac commente les récentes déclarations de Réseau Ferré de France (RFF) et déplore l'habillage des faits auquel il a été procédé sur l'aspect économique du projet.

La presse vient de rendre compte de la conférence de presse tenue par Réseau Ferré de France à Paris (journaux du 6.12.2000). Sur le plan de la réalisation technique du projet TGV-Est, cette conférence de presse n'a rien apporté de plus que ce qui était déjà connu et n'appelle pas de commentaires. Par contre, les aspects économiques ont été présentés en un trompe-l'oeil inadmissible de la part d'un grand établissement public de l'Etat. Il est certes légitime d'appuyer le projet de TGV-Est : c'est affaire d'opinion. Mais jouer avec la réalité et les mots comme cela a été fait dépasse les bornes. Il m'a paru nécessaire de rétablir ce qui me semble être la simple vérité sur la rentabilité du projet et sur ses prolongements européens.

Rentabilité en trompe- l'oeil

On ne parvient à la rentabilité de 8% annoncée qu'en incluant l'impact des travaux sur les emplois créés par la construction de la nouvelle ligne. On peut évidemment, de cette manière, justifier n'importe quels travaux publics. On pourrait par exemple faire des trous dans le sol, puis les reboucher, et déclarer l'opération rentable au motif des emplois ainsi créés. C'est à l'évidence un raisonnement sans valeur.

Par contre, la conférence apporte un renseignement nouveau et bien utile. Le trafic ferroviaire des voyageurs sera, nous dit-on, accru de 66%. Comme la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 50% de sa capacité, cela veut dire, en clair, que les deux lignes qui existeront en parallèle, l'ancienne et la nouvelle - cette dernière à grand débit, ne l'oublions pas -, seront utilisées chacune au plus entre 20 et 25% de leurs capacités. Elles seront toutes les deux clairement en situation de profond déficit. Parler de rentabilité dans ces conditions est plus qu'un abus de langage.

Mais là où l'art de l'habillage sémantique atteint un sommet, c'est quand RFF annonce un « *retour sur investissements* » au profit des collectivités prenant part au financement.

Dans le langage commun, un tel retour ne se fait qu'à partir de résultats positifs. Ces derniers étant plus qu'improbables, les résultats en question seront l'écart entre la prévision initiale et le réel. Subtil, mais vous avez bien lu. Pour qui nous prend-on ?

L'argumentation sur les prolongements européens est, on va le voir, tout aussi ambiguë et biaisée.

Prolongements européens fantômes

Les orateurs de la conférence de presse mentionnent pudiquement des aménagements sur les chemins de fer allemands, dont ni la date ni la nature ne sont précisées. Mais, en même temps,

ils remettent une carte portant des temps de parcours actuels et futurs de Paris aux villes allemandes. Les temps futurs sont des temps de TGV.

Pour avoir consulté personnellement les documents des chemins de fer allemands, je peux assurer que, sur les relations concernées, à savoir Sarrebruck-Francfort et Kehl-Munich, il n'existe aucun projet de création de TGV au sens français du terme. Sont seuls prévus, et sans date certaine, des aménagements des voies actuelles qui permettront des gains de temps de l'ordre de 10%, c'est-à-dire que l'on fera en 54 minutes ce qui se fait maintenant en 60 minutes. Nous sommes donc bien loin des temps TGV. Pour ceux qui connaissent l'Alsace, les aménagements allemands sont comparables à ceux qu'a réalisés notre SNCF entre Strasbourg et Mulhouse sans faire tant d'histoires : les trains y roulent à 200 km/h.

Les gains de temps affichés sur les cartes remises par RFF, publiées sur les destinations allemandes, sont donc de pures vues de l'esprit.

Par ailleurs et en outre, entre Baudrecourt (Moselle) et Sarrebruck, il existe un parcours d'une quarantaine de kilomètres sur le territoire français dont l'aménagement ne figure nulle part. Le coût, pour un aménagement, en serait pourtant, selon la formule des TGV français, de 2 milliards, ou, selon un aménagement à l'allemande, 400 millions.

Certaines personnes se plaisent à imaginer que, devant le succès du TGV français, et en se référant à des entretiens déjà anciens à La Rochelle, les Allemands réaliseraient un jour une prolongation en TGV. Outre qu'il n'existe aucun plan en ce sens, la situation financière désastreuse des chemins de fer allemands rend peu crédible ce genre de supposition : le montant des pertes de la Bundesbahn atteint pratiquement le montant du chiffre d'affaires.

Sur le plan de nos régions, j'ai déjà indiqué l'extrême complication - récemment illustrée par la problématique des gares - à laquelle on parvient en faisant passer la ligne à l'écart des centres urbains. Cela oblige à des dessertes en forme d'arêtes de poisson et à des systèmes de raccordement qui ne seront pas faciles à gérer. Et il faudra bien aussi, sur la ligne ancienne, conserver un minimum de liaisons.

La cité interdite

Le cas de Nancy et de toute la Meurthe-et-Moselle Sud est, à cet égard, particulièrement évocateur.

L'ancienne capitale du grand-duché lorrain disposait, dans la première moitié du siècle passé, de deux atouts stratégiques importants. Le premier était la Nationale 4 qui la traversait et le deuxième était le chemin de fer Paris-Strasbourg où elle constituait une étape obligatoire sur le grand itinéraire de l'Orient-Express vers Munich, Vienne et Budapest.

Depuis l'A4, on le sait, le trafic routier passe maintenant à une distance de 70 km. Certes, la Nationale 4 devait être aménagée en quatre voies, il y a déjà de cela quelques décades, mais il existe toujours, aux extrémités Est et Ouest de ladite Nationale, d'importants et très malcommodes tronçons à deux voies : pas de chance !

Restaient donc le chemin de fer et l'Orient-Express. Avec le projet de TGV actuellement lancé, la ligne nouvelle passera à 40 km au nord et, la plupart du temps, même sans un

arrêt aux fameuses gares. Nancy sera ainsi dépouillée de son deuxième et dernier atout stratégique.

Ce qui est beau, c'est que Nancy va payer pour être ainsi dépouillée. Ce qui est encore plus beau, c'est qu'il faudrait s'en réjouir, sous prétexte que « *le* » TGV desservira la gare. Et, non seulement Nancy sera dépouillée de sa position sur l'Orient-Express, mais il est clair que les relations régionales de proximité se trouveront du même coup affaiblies. Pendant ce temps, ceux qui, de par leurs fonctions, devraient veiller aux intérêts de la ville, restent interdits, comme une future proie fascinée par son assaillant.

Ce qu'il eut été raisonnable de faire ?

On dira sans doute, et avec raison, que critiquer est insuffisant. Y a-t-il une solution de rechange ?

Cette dernière existe par une technologie française mise au point par Alstom et la SNCF elle-même. Il s'agit des rames inclinables qui permettent, pour des gains de temps à peu près équivalents dans le cas du Paris-Strasbourg, de continuer à desservir le centre des villes et pour une fraction du prix. On l'a vu, cette technique a été retenue en Amérique pour équiper le grand axe Boston-New York-Washington.

J'ai exposé comment on pourrait, en conservant une ligne propre TGV de Vaires à Dormans et en utilisant ensuite les lignes actuelles, obtenir ce résultat. Mais il paraît que cette solution, conciliant la bonne desserte régionale, la cohérence avec les prolongements avec l'Allemagne et les finances publiques, n'est pas digne de considération.

En notre temps de responsabilisation à tout va, faudrait-il aller jusqu'à déduire, sur les rémunérations des responsables de cet état de choses, une fraction du futur déficit, même modérée, par exemple de quelques pour cent ?

Le projet de TGV-Est, dans sa forme actuelle, est un dispendieux ouvrage de prestige, voulu par les politiques. Pourtant, inadapté à son contexte régional comme à son contexte européen, il n'a pas fini de peser lourdement sur les collectivités publiques de tous ordres. Il entraînera en outre, pour Nancy et la Meurthe-et-Moselle Sud, une perte de substance que les effets positifs du projet ont bien peu de chances de compenser.

TGV-Est : mobilisation générale

Les cadres de la SNCF rassemblés à Nancy pour débattre et surtout relayer l'information sur l'avancement des chantiers sur la ligne.

NANCY. Des tranchées, des talus, des plates-formes pour les futures gares : la ligne à grande vitesse de Vaires à Baudrecourt est en chantier sur toute sa longueur désormais. Et la SNCF avait choisi Nancy pour organiser hier les 2es rencontres du TGV-Est européen, une journée de travail destinée à rassembler plus de 300 acteurs en interne afin qu'ils relaient ensuite l'information dans leurs directions centrales, régionales et dans les établissements.

Cette réunion a été l'occasion pour le n° 2 de la SNCF, Guillaume Pépy, de rappeler que « ce grand projet mobilisateur s'inscrivait dans un contexte difficile pour l'entreprise où a lieu un débat sur l'équilibre financier ». Pour la rénovation des dix-sept gares concernées par le TGV, la SNCF va investir sur ses fonds propres 100 millions d'euros, soit « le tiers de l'investissement total gares pour les quatre ans à venir », a révélé Guillaume Pépy.

Or, la rentabilité du TGV-Est a été évaluée à 5,7 % : « Ce qui signifie un déficit d'exploitation pour quelques années et donc une très faible marge de manoeuvre », a précisé le directeur général exécutif en espérant que « l'entreprise puisse battre ces objectifs ».

Pour lui, « le TGV-Est ne sera pas, de toute façon, le décalque des précédents. Il sera très innovant », a-t-il ajouté en dévoilant quelques échéances : la livraison des prototypes dès septembre de l'année prochaine ainsi que l'ouverture d'un espace de vente pilote nouvelle génération en gare de Metz, le test de l'ensemble des installations étant prévu pour mi-2006.

Sans palissades

Pascal Lupo, le directeur des gares a donné quelques détails complémentaires sur le programme de rénovation. L'expérience de la ligne TGV-Méditerranée devrait servir : « Les gares seront livrées sans palissades ! », a-t-il insisté. Pour la fin 2006, les trois haltes nouvelles (Champagne, Meuse et Lorraine) seront opérationnelles fin 2006 pour être rodées jusqu'à l'ouverture de la ligne prévue en 2007.

« Il nous reste deux mois pour boucler le programme, un an d'études et de démarches administratives avant d'attaquer les travaux qui s'échelonnent sur deux ans », a-t-il ajouté en précisant que « les travaux sur les grandes gares devraient débuter au milieu de l'année prochaine et pour les trois nouvelles, les premières esquisses seront présentées à la fin de cette année ».

« Elles seront modernes, modulables et modifiables jusqu'au bout du chantier et nous aurons recours à des procédés industrialisés, afin de réduire les coûts », a confié Pascal Lupo.

Motrices plus fiables

Jean-Louis Picquand, qui coordonne les infrastructures a rappelé que sur la LGV Est, les rames circuleront à 320 km/h au lieu de 300. Une base d'essai située à côté d'Avignon va donc être ouverte d'ici la fin de l'année pour effectuer les tests de vitesse et « mesurer les coûts de la maintenance », a indiqué Jean-Louis Picquand. La Lorraine sera au coeur de la future

maintenance TGV puisque l'établissement spécialisé sera basé à Pagny. 250 agents y seront rattachés.

D'importants travaux sont aussi programmés sur les postes aiguillages de Strasbourg et de Reims pour une enveloppe de 60 à 70 millions par site. Outre l'électrification des lignes vosgiennes (2005), les infrastructures subiront d'autres transformations, dont une modification de bifurcation à Frouard afin d'accélérer les rames vers Nancy et une adaptation de la ligne classique entre Baudrecourt et Strasbourg.

Sur cette ligne, ce sont 50 rames qui circuleront dont 35 rames dites nationales (voitures TGV rénovées) et 15 internationales. « Les motrices seront nettement plus performantes pour la traction et le freinage et plus fiables », a assuré Christian Cathelin, directeur du matériel en citant le taux d'incidents qui devrait être « inférieur à 6,5 par million de kilomètres ».

Si le design intérieur a été confié à l'équipe du couturier Christian Lacroix, la livrée des TGV-Est sera identique à celle de ces grands frères : du bleu et du gris. Ils contrasteront avec les ICE allemands, entièrement blancs, qui rouleront sur ce même axe.

Sur les relations avec ses homologues allemands, Guillaume Pépy s'est déclaré hier « un peu déçu, notamment sur les temps de parcours prévus vers Francfort (3 h 45), alors que nous avions rêvé plutôt 3 h 15, 3 h 25 ». Comme en écho, Mireille Faugère, la présidente de Voyages France Europe, n° 3 dans l'appareil SNCF, a indiqué que la « présence de deux marques et d'un modèle coopératif sur cette ligne, n'était pas le plus simple ».

« Nous ne savons pas si ce modèle tiendra. Nos relations ne sont pas au beau fixe. Il y aura donc des filets de sécurité sur ce projet », a-t-elle précisé dans ses conclusions en évoquant des « cultures de la grande vitesse très différentes entre Allemands et Français ». Il n'empêche, Guillaume Pépy l'a rappelé : la connaissance de la langue allemande sera un plus pour l'embauche des futurs collaborateurs de cette ligne.

François MOULIN

Commentaire par G. Lignac
Les effets nuisibles sur la Lorraine

Les dessertes régionales lorraines

Nous avons expliqué, hier, pourquoi les perspectives européennes du TGV Est traditionnel, tel qu'il est officiellement retenu, sont, à nos yeux, un miroir aux alouettes.

Aujourd'hui, nous allons voir que ce même TGV traditionnel n'est guère mieux loti du point de vue de nos dessertes régionales. Les gares « *Meuse* » et « *Lorraine* » sont censées représenter les plates-formes régionales d'accès à ce fameux TGV. L'emplacement de la gare Meuse, à mi-chemin entre Bar-le-Duc et Verdun, est, comme celui de la gare Lorraine, encore sujet à discussion : de 40 km à 50 km de Nancy et, dans tous les cas, à 20 km de Metz selon qu'elle est à Cheminot ou à Vandières.

Qui fréquentera ces gares en rase campagne ?

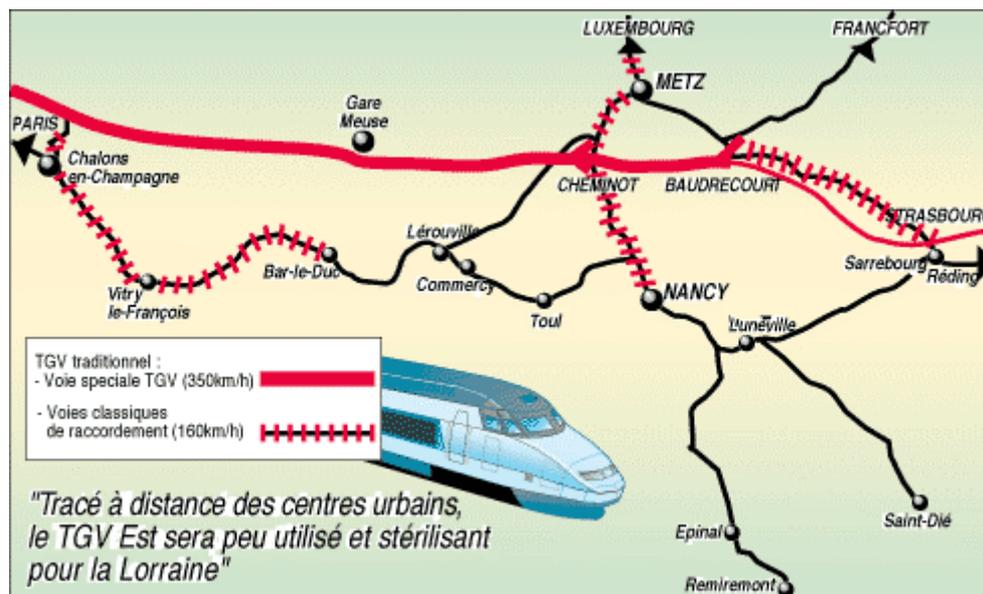
La question est : qui fréquentera ces gares situées en rase campagne ? Ce ne sera pas à destination de Paris, les rames directes de Nancy, Metz, Bar-le-Duc rendant inutile de se rendre à ces gares éloignées. Ce ne sera pas non plus à destination de Strasbourg, on ira évidemment plus vite et plus commodément au départ des centres villes par ce qui restera des trains classiques.

Reste donc une destination : l'Europe. Nous avons vu, hier, le caractère chimérique de cette destination. Il ne reste donc à peu près rien pour nos gares. Le rapport préalable à la déclaration d'utilité publique de juin 1995 que j'ai déjà eu l'occasion de citer (E.R. du 13/03/99) mais qui semble avoir disparu de beaucoup de mairies où l'on est censé pouvoir le consulter, concluait fort justement que « *les ruptures de charge résultant des implantations de ces gares, les rendent peu attractives* » .

L'illusion des gares en rase campagne étant dissipée, il reste à examiner les autres dessertes régionales. On y trouve du positif et du négatif.

En positif : les relations Nancy-Paris et Metz-Paris. Le gain de temps sera de 1 heure pour Nancy (1h40 au lieu de 2h40 actuellement) et de 1h10 pour Metz (1h30 au lieu de 2h43 actuellement). De Nancy, le temps gagné se répercutera vers les destinations vosgiennes et même davantage après les électrifications prévues.

Le TGV traditionnel comporte beaucoup d'illusions



Le côté négatif : les cinq villes moyennes lorraines actuellement placées sur le Paris-Strasbourg (Bar-le-Duc, Commercy, Toul, Lunéville et Sarrebourg) ne seront plus reliées que par correspondance via Nancy. Et cette dernière ville sera dépouillée de sa position sur le grand axe Paris-Strasbourg-Vienne qui représente actuellement douze trains par jour dans chaque sens.

L'opération TGV traditionnel, pour un aspect positif, comporte donc beaucoup d'illusions, et des aspects très négatifs sur le plan de l'aménagement du territoire lorrain.

Elle n'est pleinement positive que pour nos amis et voisins strasbourgeois, sur la relation Paris-Strasbourg. Cette dernière voit le temps de parcours ramené de 3 h 50 actuellement à 2 h 19, un gain certes très appréciable d'une heure et demie pour notre capitale européenne.

Au total, cependant, l'illusion européenne étant dissipée, les aspects positifs et négatifs correctement évalués, le projet vaut-il 21 milliards de nos francs lourds et les coûts de fonctionnement de deux lignes de chemin de fer en parallèle, l'ancienne et la nouvelle, employées chacune à quelque 25 % de capacité ? Le rapport officiel de 1995, déjà cité, concluait déjà que « *une étude de marché plus fine aurait certainement conduit à différer cet investissement* ». Cette étude plus fine n'a jamais été faite ; le projet reçut, par contre, le label « *européen* » comme viatique.

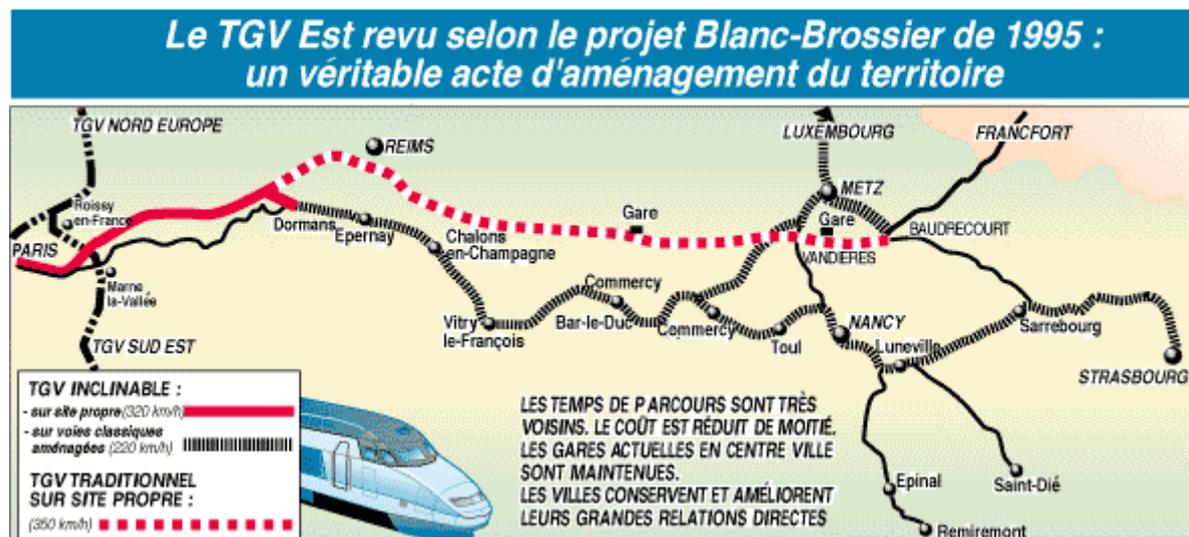
Nous verrons demain la solution d'un autre TGV à moitié prix et sans aucun des aspects négatifs .

Gérard LIGNAC

Le plan Blanc-Brossier à 10 milliards

"Le projet Blanc-Brossier évite les inconvénients du projet actuel et pour la moitié du prix", argumente M. Gérard Lignac, Président-directeur général de L'Est Républicain.

La formule mixte Blanc-Brossier ne présente que des avantages



La difficulté du TGV Est - et sa non réalisation jusqu'à aujourd'hui -, vient de ce qu'il ne répond à aucune des trois caractéristiques qui justifient la construction des TGV traditionnels en site propre, à savoir :

1. Desservir des bassins de population importants. C'est le cas du Paris-Lyon, du Paris-Lille (avec ses branches vers Londres et Bruxelles). Strasbourg, Nancy, Metz, même additionnées, restent très en-dessous du seuil minimum.
2. Décharger des lignes saturées. C'était aussi le cas des exemples précédents. Par contre, la ligne Paris-Strasbourg n'est actuellement utilisée qu'à un peu plus de 50 % de sa capacité (enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de 1995).
3. Apporter un raccourcissement des distances. C'était le cas de Paris-Lyon, également celui de Paris-Tours, c'est celui de Cologne-Francfort. Sur Paris-Strasbourg, les deux voies, l'ancienne et la nouvelle, se trouvent en parallèle, et le gain de distances n'est pas substantiel.

Les 21 milliards de coût de construction ne seront jamais amortis.

Ces trois non-conformités ont pour conséquence que les 21 milliards (au moins) de coût de construction ne seront jamais amortis, et que les voies anciennes comme les nouvelles entraîneront chaque année de profonds déficits d'exploitation. Les gares désertifiées de la ligne actuelle, non seulement seront sacrifiées, mais en plus coûteront très cher.

Conscient de ces inconvénients, le ministre des Transports avait demandé, à l'époque, aux ingénieurs Blanc et Brossier, de rechercher une solution. Celle-ci, objet d'un rapport de 1996, consiste à combiner le TGV à pleine vitesse sur une section allant de Vaires, à la sortie de Paris, à Dormans, près d'Épernay, avec l'utilisation des voies actuelles à partir de ce point. Ces dernières seraient aménagées pour 220 km/h, pour des TGV inclinables, moyennant la suppression des passages à niveau subsistant (ce qu'il faudra de toute façon faire pour des raisons de sécurité), le redressement de certaines courbes, et l'adaptation de la signalisation.

« *Trains Corail améliorés* », se sont écriés certains avec dédain. Nullement. Les rames employées sont d'authentiques rames TGV que rien ne distingue de leurs soeurs, sauf les dispositifs d'inclinaison sur les boggies. J'ai pu personnellement visiter en détail, l'an dernier, le prototype qui a été élaboré dans le grand atelier SNCF de Bischheim, et qui en est au stade des essais finaux. Quant aux voies, il faut savoir que ce sont strictement les mêmes rails de 60 kg/m qui équipent les lignes TGV en site propre et nos lignes classiques rapides actuelles. On peut donc y rouler rapidement, si les conditions techniques sont réunies.

La formule mixte Blanc-Brossier ne présente, à peu près, que des avantages. Les villes actuellement desservies le restent. On continue d'accéder aux trains par les gares des centres de villes. L'exploitation reste concentrée sur une seule ligne au lieu de deux et, contrairement à ce que l'on entend souvent dire, cette ligne unique peut assurer normalement tout le trafic. (Enquête officielle précitée de 1995).

Les temps de transport sont identiques, parfois même meilleurs, ou, dans les cas les moins favorables, voisins. En effet, pour la Lorraine, le temps différentiel perdu entre Dormans et Vandières est rattrapé par le temps passé par les rames lorsqu'elles remontent ou descendent la vallée de la Moselle. Cela met Nancy à quelques 1 h 45 par TGV inclinable, contre 1 h 40 par TGV traditionnel, Metz à 1 h 50 contre 1 h 30. Dans le cas de Bar le Duc, l'écart est largement en faveur de la solution Blanc-Brossier, avec 1 h 15 par TGV inclinable, contre 1 h 40 suivant le plan TGV classique *

C'est pour notre capitale européenne, Strasbourg, que le différentiel négatif est le plus accentué. Il n'est cependant que de 25 minutes, avec 2 h 45 contre 2 h 19. Le TGV inclinable

« *rattrape* » en effet du temps sur la fin du trajet, parcouru à 60 km/h plus vite que les rames TGV traditionnelles **. Le meilleur temps actuel étant de 3 h 53, le gain est de toute manière substantiel.

* du fait de la longueur du raccordement sur ligne classique.

** roulant sur voies classiques non aménagées de Baudrecourt à Strasbourg, c'est-à-dire à 160 km/h

Le projet concilie aménagement du territoire, accès des centres-villes, économie d'exploitation.

La différence des coûts est énorme : 10 milliards de francs au lieu de 21 milliards. Certes, s'agissant de fonds publics, on perd souvent de vue l'origine des fonds et l'ordre de grandeur des dépenses. Il n'y a pourtant point de miracle en la matière, et c'est toujours bien le bon peuple, c'est-à-dire nous-mêmes qui finançons, quel que soit l'intermédiaire payeur : Etat, Régions, Europe ... [Je reviendrai demain sur cet aspect des choses.](#)

Le projet Blanc-Brossier concilie ainsi aménagement du territoire, grandes améliorations des temps de dessertes, commodités d'accès dans les centres des villes, économie d'exploitation annuelle, et ceci pour moins de la moitié de l'investissement. Dans sa conception, il correspond sensiblement aux dessertes TGV vers Rennes et Bordeaux. Il est en accord avec les projets allemands, suisses, italiens. C'est la formule retenue pour moderniser le « *corridor* » Philadelphie- Washington- New-York- Boston. Surtout, il est parfaitement adapté à notre région Est, à sa géographie, à sa démographie, et à ... ce que vont faire ses voisins européens.

Demain, un dernier article sera consacré aux aspects financiers, notamment à une bonne utilisation des fonds publics.

Gérard LIGNAC

Vote du Conseil Régional en faveur du TGV-Est pendulaire

Un amendement de François Guillaume

METZ - Lors de la dernière session du conseil régional, jeudi et vendredi derniers, un amendement déposé par François Guillaume et repris à son compte par la commission transports et infrastructures a été adopté par l'assemblée. Dans l'exposé des motifs, il est précisé que :

*"Considérant que la construction d'une ligne nouvelle entre Vaires et Baudrecourt nécessite un financement important ;
considérant qu'il est possible d'accroître les vitesses sur voies existantes grâce à des rames TGV pendulaires ;
considérant que le rapport de Fenoyl précise que "la SNCF n'écarte pas la solution du pendulaire à moyen terme" ;
considérant que M. Essig, président d'honneur de la SNCF, estime que le TGV pendulaire*

*"est vraiment le TGV du XXI^e siècle" ;
propose que l'option du pendulaire soit retenue.*

L'amendement suivant a donc été adopté : *"Le Conseil Régional souhaite que soit retenue l'option du matériel TGV pendulaire afin que la Lorraine soit une des premières à bénéficier de la technologie du XXI^e siècle".*

François Guillaume a aussi proposé *"l'abandon du projet d'électrification de la ligne Lunéville-Saint-Dié."* Cet amendement a été rejeté.

Ne pas reproduire le scénario de l'A4!

Dans un argumentaire remarquable, Mme Françoise Hervé, conseillère municipale et conseillère communautaire de Nancy, redoute " de voir se reproduire pour le TGV Est le scénario de l'autoroute A4... "

NANCY. - Il faut savoir gré au PDG de L'Est Républicain d'avoir mis en lumière la véritable teneur et les implications du projet de TGV Est. Cependant, en quelques semaines, les assemblées territoriales ont délibéré favorablement. Les Alsaciens sont satisfaits, tout en soulignant qu'ils financent un train qui pour le moment s'arrête en Lorraine. Echo également favorable en Moselle. Les Vosgiens ont obtenu ce qu'ils voulaient: l'électrification de leurs lignes. A Nancy et dans sa région, derrière l'approbation, un sentiment plus inquiet s'est fait jour. La défense de Vandières, comme localisation de la gare d'interconnexion de préférence à Cheminot, que nous avons qualifiée de "gare à betteraves", traduit une prise de conscience grandissante des risques que la nouvelle ligne fait peser sur le Sud-Lorrain. On continue de lire dans les documents nancéiens que Nancy accueillera le TGV Est-européen. Ce n'est pas le cas. Cela ne serait vrai que si on pouvait aller de Nancy à Strasbourg en TGV. Nancy ne recevra qu'un super-métro Paris-Nancy et Nancy-Paris.

Nancy, hors jeu

Pour qui veut se faire un jugement, il suffit de lire les revues alsaciennes. Dans le n° de "Saisons d'Alsace", on trouve sous la plume d'un économiste l'analyse suivante : "Le réseau ferroviaire européen à grande vitesse a pour effet de rapprocher les villes interconnectées du centre de l'Europe et de tenir à l'écart celles qui ne sont reliées que par le réseau classique. Le TGV induit une modification de la hiérarchie urbaine. C'est d'abord un outil de business international adapté aux déplacements d'affaires. Déplacements professionnels courts, productifs, entre des métropoles, au sein d'une économie d'archipel (hommes d'affaires, élus, hauts fonctionnaires, chercheurs) ".

A l'aune de cette appréciation, on comprend que Nancy se met hors-jeu. D'une certaine manière, on réédite le scénario de l'A4 et on parachève ses effets. Nancy perd ses relations historiques ancestrales et naturelles avec le centre et l'est de l'Europe ".

Lorsque ce TGV tant désiré aura été réalisé et que la réalité européenne aura grandi, imagine-t-on un homme d'affaires venant d'Europe centrale changer de train à Cheminot ou à Vandières pour gagner Nancy ? En plaidant comme on l'a fait pour un tracé neuf, non seulement on exclut Nancy d'un flux d'avenir vital, mais on décline la grande ligne qui la dessert au rang de ligne régionale. A ce propos, il serait intéressant de savoir combien de liaisons directes Nancy-Strasbourg, sans changer à Vandières ou Cheminot subsisteront ? Quel tracé suivra à terme l'Orient-Express ? Quel sera le nombre des dessertes quotidiennes

en direction de Paris ? Les réponses à ces questions sont des éléments capitaux de la décision ".

Pour qui veut se faire un jugement, il suffit de lire les revues alsaciennes. Dans le n° de "Saisons d'Alsace", on trouve sous la plume d'un économiste l'analyse suivante : "Le réseau ferroviaire européen à grande vitesse a pour effet de rapprocher les villes interconnectées du centre de l'Europe et de tenir à l'écart celles qui ne sont reliées que par le réseau classique. Le TGV induit une modification de la hiérarchie urbaine. C'est d'abord un outil de business international adapté aux déplacements d'affaires. Déplacements professionnels courts, productifs, entre des métropoles, au sein d'une économie d'archipel (hommes d'affaires, élus, hauts fonctionnaires, chercheurs) ".

A l'aune de cette appréciation, on comprend que Nancy se met hors-jeu. D'une certaine manière, on réédite le scénario de l'A4 et on parachève ses effets. Nancy perd ses relations historiques ancestrales et naturelles avec le centre et l'est de l'Europe ".

Lorsque ce TGV tant désiré aura été réalisé et que la réalité européenne aura grandi, imagine-t-on un homme d'affaires venant d'Europe centrale changer de train à Cheminot ou à Vandières pour gagner Nancy ? En plaidant comme on l'a fait pour un tracé neuf, non seulement on exclut Nancy d'un flux d'avenir vital, mais on décline la grande ligne qui la dessert au rang de ligne régionale. A ce propos, il serait intéressant de savoir combien de liaisons directes Nancy-Strasbourg, sans changer à Vandières ou Cheminot subsisteront ? Quel tracé suivra à terme l'Orient-Express ? Quel sera le nombre des dessertes quotidiennes en direction de Paris ? Les réponses à ces questions sont des éléments capitaux de la décision ".

Favorable à la proposition Blanc- Brossier

Le projet de TGV a suivi le cours de beaucoup de grands projets : le mirage d'un mot, schématiquement traduit en tracé sommaire sur une carte et qui agit comme un slogan. Pour votre part, nous avons préconisé dès l'été 1996, une formule proche de la proposition Blanc-Brossier (ligne nouvelle jusqu'à Epernay, puis TGV inclinable sur voie existante). Ce dispositif maintient Nancy à 1 h 39 de Paris, assure la liaison avec Strasbourg et l'Europe centrale, garantit l'interconnexion avec les autres TGV français et dessert les villes du Sud-Lorrain.

Le tout sans compter les avantages tirés d'une seconde partie sur voie existante: caractère phasable de l'aménagement, moitié du territoire épargnée et donc coût environnemental (jamais chiffré, ni même évoqué) bien moindre, dépense énergétique moins élevée, spectre d'un double déficit écarté ".

Aujourd'hui, que peut-on proposer ? Au lieu d'ouvrir le chantier partout à la fois, réalisons la ligne nouvelle dans sa première partie, la plus rentable, de Paris à Epernay. Cette portion sera déjà un bénéfice extraordinaire pour tout le monde. Parallèlement, le TGV inclinable aura fait encore plus ses preuves. Mettons à profit cette période pour bâtir avec les autres pays une véritable liaison transeuropéenne, comme l'Orient-Express le fût en son temps.

Mais de grâce, ne mettons pas "out" les deux métropoles lorraines, encore que, comme on l'aura remarqué, cela est beaucoup plus le cas de Nancy que de Metz...

Jeudi 11 Septembre 2003,

© L'Est Républicain / Région Droits de reproduction et de diffusion réservés

TGV-Est : mobilisation générale

Les cadres de la SNCF rassemblés à Nancy pour débattre et

surtout relayer l'information sur l'avancement des chantiers sur la ligne.

NANCY. Des tranchées, des talus, des plates-formes pour les futures gares : la ligne à grande vitesse de Vaires à Baudrecourt est en chantier sur toute sa longueur désormais. Et la SNCF avait choisi Nancy pour organiser hier les 2es rencontres du TGV-Est européen, une journée de travail destinée à rassembler plus de 300 acteurs en interne afin qu'ils relaient ensuite l'information dans leurs directions centrales, régionales et dans les établissements.

Cette réunion a été l'occasion pour le n° 2 de la SNCF, Guillaume Pépy, de rappeler que « ce grand projet mobilisateur s'inscrivait dans un contexte difficile pour l'entreprise où a lieu un débat sur l'équilibre financier ». Pour la rénovation des dix-sept gares concernées par le TGV, la SNCF va investir sur ses fonds propres 100 millions d'euros, soit « le tiers de l'investissement total gares pour les quatre ans à venir », a révélé Guillaume Pépy.

Or, la rentabilité du TGV-Est a été évaluée à 5,7 % : « Ce qui signifie un déficit d'exploitation pour quelques années et donc une très faible marge de manoeuvre », a précisé le directeur général exécutif en espérant que « l'entreprise puisse battre ces objectifs ».

Pour lui, « le TGV-Est ne sera pas, de toute façon, le décalque des précédents. Il sera très innovant », a-t-il ajouté en dévoilant quelques échéances : la livraison des prototypes dès septembre de l'année prochaine ainsi que l'ouverture d'un espace de vente pilote nouvelle génération en gare de Metz, le test de l'ensemble des installations étant prévu pour mi-2006.

Sans palissades

Pascal Lupo, le directeur des gares a donné quelques détails complémentaires sur le programme de rénovation. L'expérience de la ligne TGV-Méditerranée devrait servir : « Les gares seront livrées sans palissades ! », a-t-il insisté. Pour la fin 2006, les trois haltes nouvelles (Champagne, Meuse et Lorraine) seront opérationnelles fin 2006 pour être rodées jusqu'à l'ouverture de la ligne prévue en 2007.



Mireille Faugère, n° 3 de la SNCF, a conclu les débats de la journée.

« Il nous reste deux mois pour boucler le programme, un an d'études et de démarches administratives avant d'attaquer les travaux qui s'échelonneront sur deux ans », a-t-il ajouté en précisant que « les travaux sur les grandes gares devraient débiter au milieu de l'année prochaine et pour les trois nouvelles, les premières esquisses seront présentées à la fin de cette année ».

« Elles seront modernes, modulables et modifiables jusqu'au bout du chantier et nous aurons recours à des procédés industrialisés, afin de réduire les coûts », a confié Pascal Lupo.

Motrices plus fiables

Jean-Louis Picquand, qui coordonne les infrastructures a rappelé que sur la LGV Est, les rames circuleront à 320 km/h au lieu de 300. Une base d'essai située à côté d'Avignon va donc être ouverte d'ici la fin de l'année pour effectuer les tests de vitesse et « mesurer les coûts de la maintenance », a indiqué Jean-Louis Picquand. La Lorraine sera au coeur de la future maintenance TGV puisque l'établissement spécialisé sera basé à Pagny. 250 agents y seront rattachés.

D'importants travaux sont aussi programmés sur les postes aiguillages de Strasbourg et de Reims pour une enveloppe de 60 à 70 millions par site. Outre l'électrification des lignes vosgiennes (2005), les infrastructures subiront d'autres transformations, dont une modification de bifurcation à Frouard afin d'accélérer les rames vers Nancy et une adaptation de la ligne classique entre Baudrecourt et Strasbourg.

Sur cette ligne, ce sont 50 rames qui circuleront dont 35 rames dites nationales (voitures TGV rénovées) et 15 internationales. « Les motrices seront nettement plus performantes pour la traction et le freinage et plus fiables », a assuré Christian Cathelin, directeur du matériel en citant le

taux d'incidents qui devrait être « inférieur à 6,5 par million de kilomètres ».

Si le design intérieur a été confié à l'équipe du couturier Christian Lacroix, la livrée des TGV-Est sera identique à celle de ces grands frères : du bleu et du gris. Ils contrasteront avec les ICE allemands, entièrement blancs, qui rouleront sur ce même axe.

Sur les relations avec ses homologues allemands, Guillaume Pépy s'est déclaré hier « un peu déçu, notamment sur les temps de parcours prévus vers Francfort (3 h 45), alors que nous avions rêvé plutôt 3 h 15, 3 h 25 ». Comme en écho, Mireille Faugère, la présidente de Voyages France Europe, n° 3 dans l'appareil SNCF, a indiqué que la « présence de deux marques et d'un modèle coopératif sur cette ligne, n'était pas le plus simple ».

« Nous ne savons pas si ce modèle tiendra. Nos relations ne sont pas au beau fixe. Il y aura donc des filets de sécurité sur ce projet », a-t-elle précisé dans ses conclusions en évoquant des « cultures de la grande vitesse très différentes entre Allemands et Français ». Il n'empêche, Guillaume Pépy l'a rappelé : la connaissance de la langue allemande sera un plus pour l'embauche des futurs collaborateurs de cette ligne.

François MOULIN