

Le TGV Atlantique et le PCF en 1983

Voici comment Catherine Luca rêvait sur la revue du PCF Economie politique d'octobre 1983 ! JP D

T.G.V. ATLANTIQUE LA CONQUETE DE L'OUEST
Catherine LUCA

Le Président de la République a annoncé la décision de construire le T.G.V. Atlantique. Il faut s'en féliciter. Cette décision répond à l'attente et aux luttes des cheminots, des ouvriers de l'Alstom qui fabriquent les rames, de la population et du P.C.F.

Le succès commercial éclatant de la ligne du Sud-Est atteste que le T.G.V. répond à un besoin. Avec la mise en service de la totalité de la liaison Paris-Lyon, le T.G.V. relie les deux métropoles en 2 heures, est véritablement devenu le train le plus rapide du monde.

Mais cela n'est pas du goût de tout le monde. La droite a mené campagne contre la construction du T.G.V. Atlantique. Ses arguments cachaient en fait des enjeux allant au delà du seul T.G.V. Atlantique. Elle visait tout simplement à remettre sur les rails la politique de déclin de la S.N.C.F. dans le droit fil de la politique giscardienne.

Cette décision est un pas important dans le sens de la nouvelle orientation du gouvernement et du ministère des Transports, pour le développement de transports répondant aux besoins et permettant par là même de contribuer à redresser la situation financière de la S.N.C.F.

DE LA REUSSITE TECHNIQUE AU SUCCES COMMERCIAL

Pour Jean-Marie Metzler, l'un des pères du T.G.V. à la S.N.C.F. qui a bien voulu nous recevoir, l'une des clés du succès est que, contrairement à ce que l'on pourrait penser, le T.G.V. n'est pas une innovation technologique révolutionnaire. Sa grande originalité réside avant tout dans sa capacité à utiliser des pénétrantes dans les villes (les gares), une bonne partie des lignes existantes (tandis que pour le reste, le nouveau tracé voisin de la ligne droite, raccourcit l'ensemble du trajet).

C'est ainsi que pour l'ensemble du réseau T.G.V. Atlantique, seulement 400 kilomètres de lignes nouvelles sont nécessaires.

Bien entendu, par ailleurs, le T.G.V. est le résultat des perfectionnements techniques nombreux qui ont permis de résoudre un certain nombre de difficultés toutes liées à la très grande vitesse.

La conception d'un ensemble articulé et indissociable différent du système classique de voitures accrochées, permet au T.G.V., dont une partie des bogies sont moteurs, de coller davantage à la voie. Le confort des voyageurs qui ne sont plus « sur les roues » en est accru.

Le pantographe à deux étages permet de s'adapter aux deux courants qui équipent le réseau S.N.C.F. et de le capter à 300 Km/h.

Pour la sécurité, mis à part le triple système de freinage et le dispositif électronique du poste de conduite qui règle la vitesse du train à l'allure demandée par le conducteur ou qui opère un freinage d'urgence en cas de dépassement, les

suppressions de signaux latéraux habituels et leur remplacement par un affichage en cabine, permet le maintien de la conduite manuelle à très grande vitesse. La conception générale mécanique de la rame, les bogies ayant été surbaissés, permet 14 % d'économie d'énergie. D'autres améliorations techniques ont été élaborées, du point de vue de la voie, avec l'attache entre le rail et ses traverses, et concernant les caténaires. Le T.G.V. est donc une réussite technique française, qui a permis de domestiquer la très grande vitesse dans des conditions accrues de confort et de sécurité, plaçant notre pays en avance.

DE LA REUSSITE TECHNIQUE AU SUCCES COMMERCIAL

La ligne du T.G.V. Sud-Est étant maintenant terminée au plan technique, on peut d'ores et déjà tirer de l'expérience T.G.V. quelques enseignements. Même si comme le précise Jean-Marie Metzler, il faudra attendre les résultats du bilan dont l'étude a été mise en place par les ministères de l'Équipement et des Transports, pour en connaître tous les impacts. Toutes les prévisions ont été ou seront tenues :

le coût du T.G.V. Sud-Est (7 milliards de francs) à 1 % près
les espérances commerciales et de trafic
la rentabilité.

La rentabilité estimée est de 17 % pour l'entreprise (la S.N.C.F.) et de 30 % pour la collectivité. La conclusion de Jean-Marie Metzler nous ramène au T.G.V. Atlantique: « il n'y a pas de raison pour que cela ne se renouvelle pas ». D'autant, précise-t-il, que « la réalisation du T.G.V. Atlantique présente moins d'inconnues que celle du T.G.V. Sud-Est ».

Pourquoi faut-il construire le T.G.V. Atlantique ? La première raison réside dans la saturation du réseau ouest. Jean-Marie Metzler explique que du fait des points noirs à éliminer, la S.N.C.F. était confrontée à la nécessité d'investir de toute façon pour décongestionner le réseau. Le T.G.V. était le projet répondant le mieux aux besoins et le plus économe.

Un projet rentable. De fait, les prévisions estiment à environ 13 % pour l'entreprise et entre 22 et 23 % pour la collectivité la rentabilité du T.G.V. Atlantique. Cette rentabilité est quelque peu inférieure à celle du T.G.V. Sud-Est parce que les moyens mis en œuvre doivent desservir les branches Bretagne et Sud-Ouest-Aquitaine. Par ailleurs, le trafic attendu est moins régulier ; le phénomène de pointe est plus marqué pour l'Atlantique que pour le Sud-Est notamment le vendredi soir. C'est ainsi que pour le T.G.V. Atlantique le parc prévu initialement comporterait 95 rames contre 87 à l'origine pour le projet Sud-Est (même si avec l'expérience ce sont 109 rames qui ont en fait été commandées depuis), ceci alors que les prévisions initiales annuelles de trafic sont les mêmes pour les deux réseaux : 22 millions de voyageurs.

L'EMPLOI ET L'ENJEU INDUSTRIEL DU T.G.V. ATLANTIQUE

La construction des infrastructures et la production du matériel roulant devraient assurer environ 22.000 emplois supplémentaires sur les 6 ans de construction du T.G.V. Atlantique, soit environ 4.000 emplois en moyenne par an, se répartissant pour un tiers dans le matériel et deux tiers dans les infrastructures. Si le T.G.V. Atlantique n'est pas véritablement créateur de nombreux emplois directs à la S.N.C.F., sa réalisation est décisive pour l'avenir de l'emploi et de l'industrie ferroviaire. L'industrie ferroviaire est dès à présent en surcapacité, il y aura un trou dans les chaînes notamment à l'Alstom à Belfort, trou qui eut été fatal avec

l'abandon du projet de T.G.V. Atlantique. Au-delà, la réalisation du T.G.V. Atlantique est fondamentale pour renforcer la capacité industrielle de notre pays : la technologie du T.G.V. deviendra beaucoup plus opérative qu'elle ne le serait avec un seul T.G.V. prototype.

LA COOPERATION INTERNATIONALE

« Nous ne sommes pas tellement connus dans le monde pour nos qualités de management et d'organisation des entreprises » explique le père du T.G.V. Or précisément la maîtrise de ce projet industriel est importante car elle peut contribuer à amorcer une coopération internationale accrue. Le T.G.V. a eu le mérite d'exister alors que les pays étrangers sauf le Japon en sont encore au stade des études. Le T.G.V. français a l'avantage sur celles-ci de s'intégrer dans les infrastructures existantes, et il répond au besoin de liaison à grande vitesse entre des villes d'environ 2 à 3 millions d'habitants distantes de moins de 500 Kms. C'est la caractéristique même des pays de la C.E.E. La coopération ferroviaire européenne autour du T.G.V. n'est donc pas seulement possible mais souhaitable face à la concurrence japonaise. Evidemment, on comprend que si le T.G.V. avait été réduit à un seul prototype et notre industrie ferroviaire avait réduit ses capacités de production, faute de construction du T.G.V. Atlantique, l'avenir d'une coopération internationale aurait été bien compromis.

Voilà qui lève un sérieux coin du voile sur les enjeux liés à la construction du T.G.V. Atlantique, sur lesquels évidemment ses opposants de droite sont restés d'une très grande discrétion : on n'annonce pas facilement que l'on est contre l'industrie française et le développement de ses exportations.

LE PROBLEME, MAINTENANT : SA MISE EN OEUVRE

Depuis que François Mitterrand a annoncé en 1981 que la S.N.C.F. était chargée d'étudier une ligne à grande vitesse pour desservir l'Ouest et le Sud-Ouest de la France, le ministre des Transports a fait procéder à une large consultation auprès des élus et des milieux concernés, sur la base des études menées et compte tenu de l'importance des enjeux. D'autre part une commission spécialisée présidée par l'ingénieur Rudeau a été chargée d'approfondir ce projet et elle a récemment remis un rapport favorable au T.G.V. Atlantique. Enfin les conclusions de la commission chargée de l'enquête d'utilité publique, qui s'est déroulée du 25 mai au 6 juin derniers, sont favorables à la réalisation du projet à l'unanimité de ses membres.

Le ministère des Transports indiquait le 16 septembre dernier que « le projet sera définitivement mis au point tenant compte des observations sur le tracé et des variantes proposées qui sont de manière générale judicieuses, techniquement acceptables et de nature à améliorer l'insertion dans l'environnement ».

Ce processus de consultation démocratique a donc permis de soulever les problèmes, de susciter le débat et d'avancer des propositions. La droite hostile au projet s'est d'ailleurs saisie de cette occasion pour mener une campagne tous azimuts et tenter de démontrer tout à la fois l'inutilité, le coût exorbitant et les dangers pour les régions, du T.G.V. Atlantique. Curieusement, simultanément à ce remue-ménage les hommes politiques de la droite implantés dans les régions concernées, se transformaient en défenseurs locaux du T.G.V., quelques préoccupations électoralistes n'étant sans doute pas étrangères à ce comportement.

LES PROBLEMES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le succès commercial et le succès régional du T.G.V. Atlantique ne peuvent se développer qu'à certaines conditions. Une conception réductrice de type «grand axe», risquerait de transformer les villes les plus proches en satellites de Paris et aboutirait en définitive à mettre en cause le développement du trafic S.N.C.F. Une conception du « maillage S.N.C.F. autour de la ligne du T.G.V. Atlantique, permettra de développer l'impact ferroviaire du T.G.V. Ceci suppose que la S.N.C.F. traite les dessertes régionales, les axes transversaux comme par exemple Lyon-Nantes. Cela dit, si une politique de développement régional peut s'appuyer sur l'atout T.G.V., il appartient aussi à la région de la concevoir et de la mettre en œuvre. Mais avec l'arrivée du T.G.V. la région peut envisager l'implantation de pôles industriels, des investissements permettant des équipements de haut niveau, des centres autonomes de commandement.

L'EXEMPLE DU MANS

Ces interventions trouvent une illustration dans la situation du Mans. Centre ferroviaire important où se posent différents problèmes de mutation (réparation, triage, etc.).

La construction du T.G.V. Atlantique constitue précisément une rupture propice à une réflexion en profondeur avec tous les intéressés sur l'avenir économique de la région du Mans et notamment sur les problèmes d'emploi et de qualification. C'est dans ce cadre que se pose le problème du contournement du Mans par le T.G.V. Atlantique. S'il est acquis que 19 T.G.V. seront au départ du Mans, ce qui est évidemment indispensable, la S.N.C.F. envisage du fait des installations actuellement insuffisantes de contourner Le Mans pour une autre partie des T.G.V. allant sur Rennes et Nantes et pour les trains de marchandises plutôt que de modifier le plan de voies de la gare du Mans. En tous cas, il faudrait investir. Compte tenu des problèmes posés, le P.C.F. et ses élus ont demandé à la S.N.C.F. une étude sur les deux variantes, pour analyser les problèmes financiers et l'impact relatif à chacune.

C'est d'autant plus nécessaire qu'il est tout à fait possible pour la S.N.C.F. de différer le choix sans mettre en cause pour l'immédiat le T.G.V. Atlantique.

LES PROBLEMES D'ENVIRONNEMENT

Le ministre des Transports qui indiquait le 16 septembre dernier que seraient prises en compte les observations de nature à améliorer l'insertion dans l'environnement, précisait : « une attention particulière sera apportée aux questions foncières (écoulement des eaux, etc.). Il faut donc que la concertation continue pour résoudre avec les intéressés les problèmes relatifs au bruit (notamment en Région parisienne), à la terre, aux vignobles, etc. C'est effectivement la bonne méthode et l'on comprendrait mal que la S.N.C.F. règle administrativement de tels problèmes.

LES PROBLEMES DE FINANCEMENT

Le T.G.V. Atlantique représente un investissement de 12,8 milliards de francs (francs 1983) qui permet d'éviter à terme 4 milliards de francs de travaux et 3 milliards de francs de matériel roulant classique.

Son financement sera assuré à 70 % par la S.N.C.F. Le ministère des Transports a en effet précisé que « l'Etat interviendra en accordant 30 % de subvention du coût des

infrastructures, soit plus de 2,5 milliards de francs versés de manière échelonnée, conformément au souci d'harmonisation avec les infrastructures routières et autoroutières subventionnées par l'Etat ». Contrairement à ce qui s'était passé avec le T.G.V. Sud-Est, le coût de cette réalisation ne sera donc pas intégralement à la charge de la S.N.C.F. C'est une décision qui fera date.

Les collectivités locales n'ont donc rien à payer dans le financement du T.G.V. Atlantique.

La négociation devant se poursuivre pour résoudre les problèmes d'aménagement du territoire et de développement régional liés au T.G.V. Atlantique, et celui-ci étant utile aux régions, il est donc nécessaire que les régions contribuent aux investissements nécessaires à ce développement.

Cela signifie-t-il qu'on prenne l'argent dans la poche des contribuables ? Pas fatalement si l'on mobilise l'argent du système bancaire et financier régional, pour une infrastructure si utile au développement des régions concernées.

Tout ceci implique d'accroître les concertations afin de prendre en compte les besoins des populations, des travailleurs et des régions concernées, pour avancer. L'action et l'intervention de tous les intéressés seront décisives.

C. L.