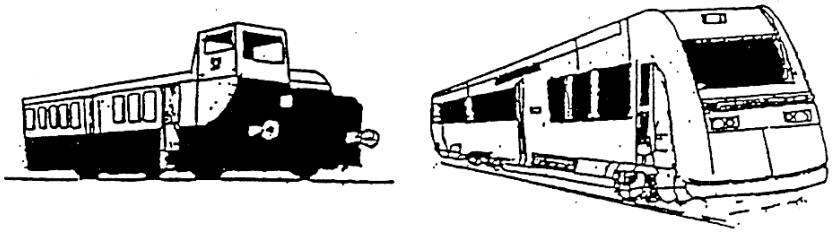
Association Française des Amis des
Chemins de Fer
CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations - juillet 2018

Qui pollue ?

Aujourd'hui pour se rendre à son travail, commercer ou tout simplement se promener, les transports sont indispensables. Mais existe-il un équilibre entre les différents moyens de déplacement ? Jugez vous-même.

Actuellement, 88% des marchandises sont transportées par la route, 10% par le rail et 2% par voie fluviale. Concernant les voyageurs, la voiture particulière arrive largement en tête avec 79% sur l'ensemble des transports sur le territoire national.

Comment en est-on arrivé là ? Durant des décennies, on a laissé se développer les modes de transports routiers sans se soucier de leur impact sur l'environnement et sur l'épuisement des ressources fossiles. Or, aujourd'hui force est de constater que dans notre seul pays les émissions de CO2 ont dépassé de 3,6% les objectifs fixés par la COP 21. Le transport routier qui émet 95% des gaz à effet de serre en est pour une grande partie responsable.

Selon l'organisation mondiale de la santé et l'organisation de coopération économique la pollution de l'air coûte 101,3 MM€ par an dont 3 MM€ dédiés à la sécurité sociale. Environ 650 000 journées d'arrêt de travail par an et 42 000 à 45 000 décès prématurés lui seraient imputables.

A cela il faut ajouter : les charges occasionnées par les accidents, la congestion des routes, les nouvelles infrastructures et leur maintenance. A titre d'exemple, en 2016 les accidents corporels de la route ont coûté 37 MM€ et ont provoqué 3477 morts et 75 645 blessés. En comparaison le ferroviaire compte 145 accidents et 80 morts.

Enfin les dépenses de carburants, le temps perdu par la congestion des routes engendrée par les embouteillages occasionne un coût annuel de 20 MM€.

Ce constat alarmant démontre qu'il y a urgence à mettre en œuvre une politique de rééquilibre des transports qui tienne compte des objectifs du Grenelle de l'Environnement et de la COP 21. A ce titre, 25 % du trafic fret assurés par le rail et la voie d'eau permettraient de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Mais pour cela, il faut un plan d'urgence de modernisation des infrastructures ferroviaires. La « loi de modernisation » de la S.N.C.F. va-t-elle dans ce sens ?

Bernard Monteil

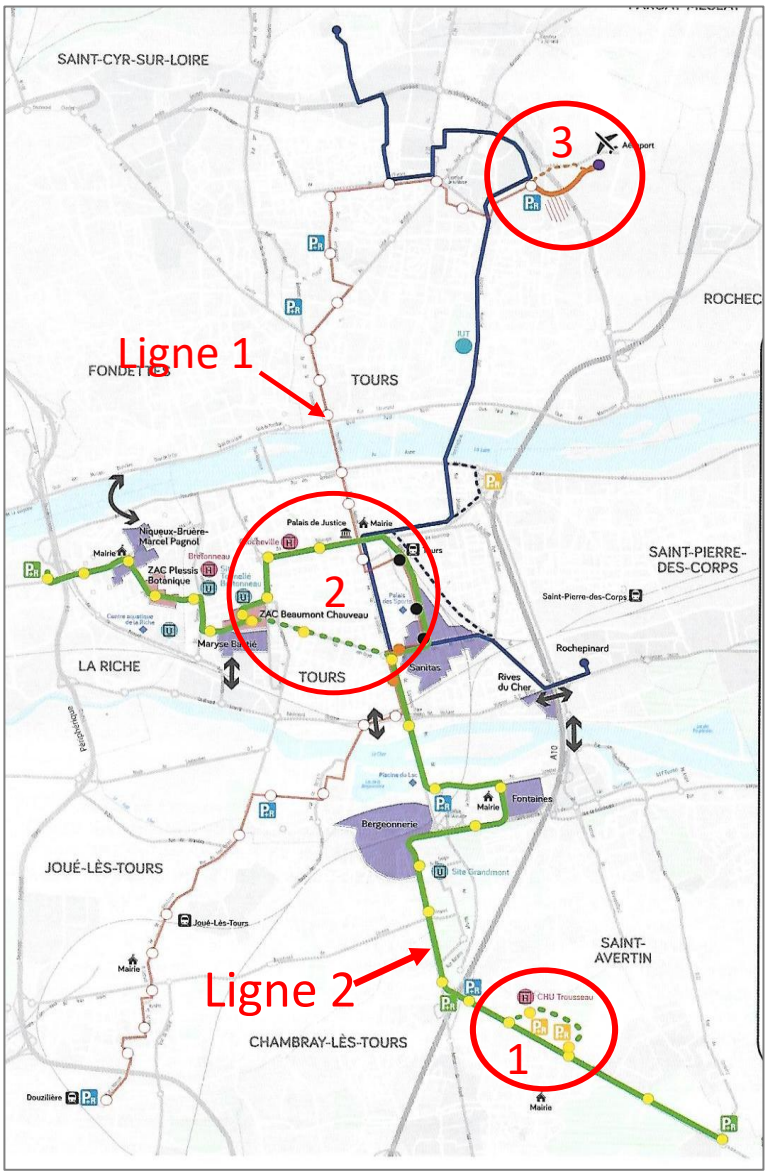
La concertation pour la deuxième ligne du tramway de Tours est lancée.

Comme indiqué dans le dernier bulletin d'information, la communauté « Tours-Métropole Val-de-Loire » a voté en 2017 le principe d'une deuxième ligne de tramway sur l'agglomération tourangelle.

A la suite de cette décision vient de se dérouler l'étape suivante du long processus précédant sa mise en service. Du 18 avril au 8 juin a eu lieu la phase dite de concertation préalable.

Dans l'ensemble des 22 mairies des communes de la Métropole des registres étaient à disposition du public pour y recueillir ses avis. Dans le même temps des réunions d'informations ont été proposées pour débattre du projet avec les habitants et commerçants eux-mêmes.

Ensuite viendra le temps des études réglementaires (2019-2020) puis celui très important de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (2021). Une fois cette enquête officielle réalisée, si l'utilité publique est reconnue, alors les travaux pourront débuter (2022). Ceci implique une prévision de mise en service en 2025.



Sur le document ci-joint, la future ligne apparaît du sud de l'agglomération vers le centre puis se dirigeant vers l'ouest. Quelques points sont en attente de décision pour le tracé proprement dit. Au sud (1), il faudra déterminer si la ligne doit ou non desservir le parvis de l'hôpital Trousseau ou rester sur l'avenue de la République avec un parcours plus court.

Ensuite le principal point à éclaircir sera celui du choix entre le passage de la ligne par le Boulevard Béranger ou le boulevard Jean Royer (2) . La première solution donne de meilleures connexions dans le centre-ville, y compris la gare. Le trafic attendu y est supérieur, mais il faudra recourir à l'alimentation par le sol qui est plus onéreuse. Le passage par le boulevard Jean Royer offre un itinéraire plus court de 2,2 km, donc plus économique. Le trajet direct de l'hôpital Trousseau à celui de Bretonneau serait plus rapide.

Une autre question est à l'étude, mais concernant la ligne 1 cette fois. Elle concerne la faisabilité d'un prolongement de la ligne de son terminus actuel à Vaucanson vers l'aéroport (3). Deux options sont possibles : soit en coupant à niveau le boulevard Abel Gance (rocade), soit en déviant légèrement le tracé avec un pont enjambant celui-ci. L'intérêt d'un tel prolongement viendrait de la libération par l'armée de l'air de terrains autour de l'aéroport sur lesquels serait construite une zone d'activités. Un projet de pôle de mobilité avec arrêt d'autocars régionaux et interrégionaux (cars Macron) et aire de covoiturage est à l'étude également.

En résumé, les différentes variantes proposées pour la ligne 2 en font un itinéraire allant de 12,5 à 14,7 km selon les choix réalisés. Il y aurait 21 ou 22 stations pour un coût allant de 305 M€ à 330 M€. Un trafic entre 35 800 et 39 100 voyages/jours est espéré.

Pour mémoire la ligne 1 représente un trafic de 65 000 voyages/jour, bien au-dessus des estimations réalisées avant sa mise en service.

Renseignements fournis par Roger Duron

Les Z 5100 de Tours – Saint-Pierre ont disparu il y a 20 ans.

En 1998 les dernières Z 5100 du dépôt de Tours-Saint-Pierre cessaient leur service régulier composé en dernier lieu des navettes entre Orléans et Les Aubrais. Cela mettait un terme à une carrière de 16 années au dépôt tourangeau assurant ainsi une transition entre les Z 4100 et les Z 5300.

Premiers tours de roues au Sud-Ouest sur Paris-Austerlitz :

Bien avant d'arriver à Saint-Pierre, quelques Z 5100 avaient fréquenté les rails de la Région Sud-Ouest. En 1957 les Z 5119 à 5132 étaient venues renforcer le parc des Z 4100 sur la banlieue Austerlitz. Elles avaient été rejointes peu après par les Z 5133 et 5134. Leur service s'orientait sur les Paris-Austerlitz – Dourdan et Etampes. Six d'entre-elles eurent leur composition renforcée à quatre caisses au lieu de trois. L'arrivée des plus modernes Z 5300 avait motivé leur retrait en 1966, elles rejoignirent alors les banlieues Montparnasse et Gare de Lyon.

L'arrivée à Tours en 1982 :

L'introduction de matériels modernes (RIB-RIO, VB 2N) sur ces mêmes banlieues à la fin des années 1970 autorisait l'envoi en province d'un contingent de Z 5100. L'âge et les performances des Z 4100 du Sud-Ouest militaient pour un remplacement par ces automotrices. Elles furent affectées au dépôt de Tours-Saint-Pierre.

Les deux Z 5121 et Z 5128 arrivèrent en éclaireurs dès le mois de février 1982 pour participer à la formation des conducteurs. Dans les mois suivants ainsi que début 1983, une vingtaine d'autres automotrices prirent le même chemin, portant leur nombre à 24. Les premières rames arrivées en Touraine permettaient de proposer un roulement commercial au service d'hiver 1982 autour d'Orléans et Tours vers Vierzon et Poitiers. Le renfort enregistré en toute fin d'année autorisait l'extension des services vers Limoges, Brive-la-Gaillarde et Cahors. La très grande majorité de ces rames était en provenance de Villeneuve-Saint-Georges.



En gare de Châteauroux en octobre 1982
La Z 5109 se prépare à prendre la relève de la Z 4135

Mais dès le début de l'année 1984 le dépôt de Saint-Pierre-des-Corps reçut également les toutes nouvelles Z 7300 (Z 2). Ces dernières, moins capacitaires que les Z 5100, les dépassaient largement dans le domaine des performances et du confort. Ceci fait que les Z 5100 ne resteront pas beaucoup dans les mémoires des usagers et des cheminots. L'arrivée des Z 7300 entrainait par ailleurs le retrait définitif des ultimes Z 4100 (et des deux dernières Z 4400) de Saint-Pierre utilisées au service des navettes entre Tours et Saint-Pierre.

Les services ; un rayon d'action varié :

Le service de ces automotrices rayonnait autour des villes de Tours, Orléans, Limoges sur les axes allant d'Etampes à Brive-la-Gaillarde et Cahors en direction du Massif-Central et en descendant le Val-de-Loire d'Orléans à Blois et Tours, puis vers le Poitou et les Charentes vers Angoulême.

En août et septembre 1985 un nouveau lot de six Z 5100 arrivait en Touraine. Cette venue faisait suite à la mise en service en région parisienne des nouvelles automotrices Z 2N (Z 5600 et Z 8800). Cela permettait d'étendre leur rayon d'action dans la région de Bordeaux, principalement sur la ligne du Médoc jusqu'au Verdon plus La Pointe-de- Grave en été. Quelques mouvements omnibus étaient couverts sur Gazinet, Langon, Coutras. L'échange entre Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux se faisait au moyen de circulations à vide.



La Z 5101, première de la série, en gare de Châtellerault au train 7045
La marquise est encore en place – 18 avril 1988

Un nouveau petit renfort constitué des deux Z 5122 et 5148 de Villeneuve-Saint-Georges en septembre 1986 portait l'effectif tourangeau à son maximum : 32 automotrices. A ce moment-là elles pouvaient prendre en charge le service très particulier des navettes du personnel entre Toulouse- Matabiau et saint-Jory. Pour effectuer celui-ci, il fallait que le dépôt de Toulouse procède au retrait de la caisse intermédiaire ! En cas de besoin, cette Z 5100 a pu être engagée exceptionnellement sur des mouvements commerciaux autour de Toulouse. Au nord d'Orléans elles remontaient sur Toury et Etampes, retrouvant là leur ancien terminus de l'époque banlieue Austerlitz.

Suite aux deux accidents ferroviaires d'Issy-Plaine et de la Gare-de-Lyon, ayant entrainé l'arrêt de plusieurs Z 5300, un lot de huit Z 5100 fut contraint de quitter Tours pour retourner à Villeneuve-Saint-Georges en août et septembre 1988. L'effectif retombait à 24. Mais dès l'année suivante commençait la mise en attente d'amortissement de la série, avec les Z 5118, 5122, 5123, 5139 et 5142. Toutefois ces retraits étaient compensés par l'arrivée de cinq autres Z 5100 provenant du petit lot de Vénissieux en région lyonnaise, qui venait d'être dissout. En février 1989 Villeneuve pouvait renvoyer à Tours deux Z 5100.



Le train 97029 Orléans-Tours en gare de Onzain le 17 septembre 1990.
La Z 5120 est en tête de cette composition en unité multiple.

En 1990 intervenait la mise en service du TGV Atlantique sur le Sud-Ouest. Cela avait deux conséquences : les Z 5100 étaient remplacées au service des navettes Tours – Saint-Pierre-des-Corps par deux RRR spéciales associées aux BB 9641 et 9642, dénommées sur place « rames Royer ». Bien entendu en cas d'indisponibilité de celles-ci, les Z 5100 reprenaient du service sur ces mêmes navettes. En revanche sur l'axe Saint-Pierre-Bordeaux, les Z 5100 limitées à 120 km/h n'étaient plus les bienvenues. Elles cédèrent donc la place aux Z 7300, ne conservant que quelques mouvements en fin de semaine. Restait cependant l'échange à vide avec Bordeaux les lundis.

Les conducteurs de Saint-Pierre-des-Corps, Les Aubrais, Poitiers, Bordeaux, Vierzon, Limoges-Bénédictins, Brive-la-Gaillarde, Saint-Jory et Toulouse étaient autorisés à leur conduite.

Elles circulaient en unité simple (US) ou unité multiple (UM) de deux éléments le plus souvent. On peut noter quelques rares trains en UM de trois éléments, dont les échanges Saint-Pierre-Bordeaux. La composition en UM 4 éléments n'a dû être utilisée qu'exceptionnellement.

Les dernières années :

Après une année calme, les retraits de service reprenaient en 1991 avec l'amortissement de quatre nouvelles Z 5100. Encore une fois ils pouvaient être compensés partiellement par la mutation de trois automotrices venant de la région parisienne. Néanmoins la fin de ces engins était engagée de manière irréversible.



La Z 5148 en gare de Vernou-les-Varennes en août 1988

En 1991-1992, au moment où les radiations importantes vont débuter mais où l'effectif tourne encore autour d'une bonne vingtaine d'automotrices, voici quels étaient leurs services. Ils se répartissaient sur trois roulements d'importance inégale. Le premier (roulement 941) était prévu pour l'engagement de neuf automotrices Z 5100 prioritairement équipées de graisseurs de rails. On y retrouvait bien sûr les tournées sur la ligne sinueuse du Massif-Central sur Vierzon – Châteauroux – Limoges – Brive-la-Gaillarde. C'était aussi dans ce roulement que l'on avait placé la rame des navettes de Toulouse – Saint-Jory, mais aussi deux allers retours sur Orléans-Toury et celui d'Etampes. Des parcours de raccord entre Orléans et Tours permettaient les échanges avec le dépôt titulaire. Dans le roulement 942, prévu pour sept rames, figuraient des mouvements Tours – Blois – Orléans, mais surtout les trois journées de service autour de Bordeaux. Le vendredi une Z 5100 descendait à Poitiers, Vivonne et Châtellerault, seuls trains commerciaux sur l'axe Tours – Bordeaux. Comme il a été dit plus haut les échanges avec Bordeaux se faisaient au moyen de parcours à vide les lundis. Enfin un roulement 944 de deux journées était dédié aux navettes Orléans – Les Aubrais. L'ensemble des trains étaient des omnibus, composé d'une ou deux Z 5100. Sur ces lignes elles étaient utilisées conjointement avec les Z 7300 de Bordeaux et Tours (ces dernières étant d'ailleurs mutées à Bordeaux en janvier 1992). Seul le tronçon au nord d'Orléans vers Toury et Etampes n'était pas fréquenté alors par les Z 2, les Z 5100 prenant à leur charge les rares mouvements non couverts par les rames tractées faisant le parcours intégral Paris – Orléans.



Tours : train 97032 pour Orléans avec la Z 5121

En plein été les Z 5100 poussaient toujours jusqu'à La Pointe-de-Grave à l'extrémité de la ligne du Médoc. D'autre part au service du 31 mai 1992, l'échange entre Toulouse et le dépôt d'attache de Saint-Pierre fut officiellement prévu le dimanche par Bordeaux au lieu de Brive, avec mouvement couvert par avis train.

Comme quelques années auparavant lors de l'arrivée des Z 5100, ce furent cette fois des Z 5300 libérées du service banlieue et qui vinrent en province. Pour cette occasion elles furent transformées en matériel à trois caisses au lieu des quatre habituelles. Les deux premières arrivèrent à Saint-Pierre début 1994, pour former les mois suivant un groupe de 10 automotrices. Elles reprirent les attributions des Z 5100.

Au service d'été 1993 les Z 5100 avaient été retirées du service commercial de la banlieue Montparnasse. Les automotrices ayant encore un petit potentiel kilométrique furent envoyées à Saint-Pierre, tandis que les autres étaient radiées. Toutefois elles conservaient pour quelques mois encore un service particulier aux navettes du personnel dans le triage de Trappes, avec des rotations sur Versailles Chantiers et Paris-MP tôt le matin. Pour ce faire, trois Z 5100 nécessaires étaient détachées de Saint-Pierre à Montrouge. Le 29 septembre 1994 marquait le terme définitif des navettes ferroviaires de Trappes avec la Z 5169. Notons à ce propos que, sauf très rares exceptions, les Z 5100 de Tours appartenaient à la première sous-série Z 5101 à 5154, équipée du robinet de frein Jourdain-Monneret. Les suivantes étaient munies du frein FV 3 d'un maniement différent. Ceci avait d'ailleurs été source de quelques surprises désagréables pour les conducteurs non habitués à ce type de robinet.



La Z 5137 à Port-de-Piles (train 7042 du 29 août 1982)
Cette Z 5100 effectuera un voyage d'adieu sur Paris-Le Mans en septembre 1997

Réduites à huit rames à la fin du premier trimestre 1995, les Z 5100 étaient arrivées quasiment au terme de leur carrière. Pour le service d'été 1995 il ne subsistait que deux journées aux navettes d'Orléans et deux en service omnibus sur les axes Orléans – Etampes et Orléans – Tours en semaine prolongés vers Brive-la-Gaillarde les vendredis, samedis et dimanches. Cinq d'entre elles furent encore radiées en 1996, ne laissant subsister que les Z 5119, 5128 et 5137 au service des navettes entre Orléans et Les Aubrais. Les derniers temps des échanges de remorques avaient pu avoir lieu par recomposition de plusieurs éléments valides.

Les trois dernières Z 5100 achevèrent leurs rotations sur ce service en 1998, non sans que la Z 5137 ait fait un voyage d'adieu sur Paris – Le Mans le 14 septembre 1997. A cette occasion une Z 5100 put emprunter une ultime fois les voies de la Grande-Ceinture Sud, venir stationner à Montrouge, faire la ligne du Mans avec sa ceinture ferroviaire et même venir rebrousser à Austerlitz lors de son acheminement retour, soit une bonne partie des anciens champs d'actions de cette série lors de ses séjours sur les banlieues Montparnasse et Austerlitz.

Enfin la Z 5119 est préservée par le COPEF. Cette automotrice avait fait partie du lot de la banlieue Austerlitz avant de fréquenter Villeneuve-Saint-Georges. Elle fut de celles arrivées à Saint-Pierre-des-Corps dans les premiers lots de 1982. Le souvenir de cette série est ainsi assuré.

-Ensemble des Photos : Claude Pathault
Texte : Benoît Hardy



A quelques mois de son retrait définitif du service, la Z 5119 aux navettes d'Orléans. Les Z 5300 sont déjà là.

Chemins de fer français et « réformes », une histoire sans fin ?

La réforme actuelle, suite de l'endettement de la S.N.C.F.

Depuis quelques mois l'actualité a jeté ses feux sur le problème de la dette de la S.N.C.F. qui atteint des niveaux inquiétants. Les amis du chemin de fer savent bien que ce problème ne date pas d'aujourd'hui et qu'il avait déjà été au cœur des préoccupations en 2014 et 1997 pour citer deux dates récentes.

Particularité de l'infra dans le système ferroviaire

Le système ferroviaire à la particularité d'avoir une infrastructure complexe et forcement coûteuse par rapport aux autres modes de transports tels l'aviation, le fluvial, le maritime et même la route. C'est en même temps un inconvénient et un avantage car il permet des circulations très sécurisées : il est possible de rouler vite en mode terrestre (320 km/h en France), ce que la route ne permettrait pas sans dangers. D'autre part le roulement sur rails est économe en énergie, ce qui n'est pas négligeable. (voir « qui pollue » page 1)

Principe de l'équilibre Etat-exploitants dans la prise en charge de l'infra

Dans l'histoire de notre pays la prise en charge des frais d'infrastructure par l'Etat (ou les collectivités locales) a toujours été un point délicat entre celui-ci et les différents exploitants ferroviaires. Il y a en permanence un choix à faire : soit l'exploitant se débrouille seul, et dans ce cas il se limitera aux lignes dont le niveau de trafic lui garantit une rentabilité suffisante. Soit, pour des raisons d'aménagement et de développement du territoire, on souhaite un maillage plus fin du réseau et alors l'exploitant doit être aidé pour compenser un manque de rentabilité. Dans ce deuxième cas les collectivités pourront récupérer les investissements consentis par un meilleur développement économique de leur région. C'est ce qui se passe avec l'aéroport de Tours, subventionné en argent public à hauteur de 3,8 M€ mais qui générerait, d'après certains, 20 M€ de retombées engendrées par le tourisme. Sur ce même principe on annonce pour l'été 2018 l'ouverture de plusieurs lignes au départ de l'aéroport de Châteauroux nécessitant 800 000 € de subventions pour un trafic espéré de 18 000 passagers. L'aide aux infrastructures est évidente lorsqu'il s'agit de tramways urbains. Dans quelle ville voit-on les autorités municipales mettre à la charge du futur exploitant la construction des lignes ? C'est pourtant ce qui s'est passé avec la majorité de notre réseau à grande vitesse.

Quelques dates dans l'histoire qui ont été marquées par des réformes

La question de la prise en charge de l'infrastructure par l'exploitant s'est toujours posée. Utiliser aujourd'hui le terme de « dette de la S.N.C.F. » n'est pas objectif et le terme de « dette du système ferroviaire » serait plus approprié. Car une grande partie des choix sont faits au niveau des plus hautes instances du pays.

Voici donc un aperçu de quelques grandes dates ayant orienté les options prises pour notre réseau national.

Loi du 11 juin 1842 : « l'étoile Legrand »

C'est en effet sous cette appellation que la loi fondatrice de l'ossature du réseau français est connue. En 1838 avaient été concédées les lignes de Paris à Rouen et Paris à Orléans. Mais une crise économique survenue en 1839 avait mis en difficulté ces concessionnaires ainsi que d'autres compagnies de chemins de fer déjà formées. Déjà l'Etat avait été appelé à l'aide. Sous la direction d'Alexis Legrand un ensemble de grandes lignes avait été ébauché, la plupart rayonnant autour de Paris. Son principe général voulait que l'infrastructure soit à la charge de l'Etat tandis que les compagnies se chargeaient de la superstructure, du matériel roulant et de l'exploitation. La réalité a été bien souvent différente. Quoi qu'il en soit, le réseau s'est rapidement développé dans les années qui ont suivi, les lignes d'Orléans et Rouen affichant même des résultats intéressants.

Les conventions de juillet 1859 :

Les premières lignes entreprises étaient sources de trafics importants. Dans un premier temps les dirigeants politiques avaient choisi de concéder ou adjuger les lignes à plusieurs compagnies afin d'éviter un effet de monopole qui aurait eu, selon eux, des conséquences fâcheuses au niveau des tarifs.

L'arrivée de Napoléon III au pouvoir allait modifier cette vision. Celui-ci préférait des compagnies puissantes plus aptes à entreprendre les travaux. Sur notre région, les compagnies initiales du Paris-Orléans, du Centre, du Tours-Nantes et de l'Orléans – Bordeaux se regroupèrent au sein de l'unique PO. D'autre part de nombreuses autres lignes avaient été promises, qu'il fallait maintenant construire.

Entre temps des crises économiques apparues en 1847 et 1855-1857 associées à la moindre rentabilité prévisible des futures lignes avaient rendu les compagnies plus frileuses pour se lancer dans de nouvelles aventures. Mais il n'était pas question de revenir sur les promesses électorales.

Un nouveau montage fut donc élaboré avec les conventions de 1859. Cette fois l'Etat promettait une garantie d'intérêt aux compagnies pour les nouvelles lignes entreprises. Pour cela une distinction entre les lignes déjà achevées et celles à entreprendre avait lieu avec la notion d'un « ancien réseau » et d'un « nouveau réseau » bénéficiant de cette garantie. Les compagnies ainsi soulagées et l'appel au crédit facilité, elles pouvaient à présent continuer le développement des lignes nationales. D'autant plus que l'Etat devait par la suite accorder dans certains cas des subventions pour l'exécution des travaux.

Un inconvénient de ces conventions fut une lourdeur administrative accrue pour distinguer ce qui était garanti, ou non, par l'Etat avec des calculs compliqués de frais de premier établissement et frais d'exploitation.
Au fil des années les Grandes Compagnies (Est, Nord, Ouest, PO, Midi, PLM) avaient pris leur forme définitive avec chacune son territoire, mettant fin à de nombreux conflits de domination géographique tel celui du Grand-Central. L'Empire avait tourné le dos aux orientations de la II ème République en instituant un monopole des exploitants des chemins de fer, selon l'expression du Duc de Morny : « le chemin de fer est en lui-même un monopole ».

La loi Migneret de 1865 :

L'équilibre souhaité entre l'Etat et les Compagnies par les conventions de 1859 n'allaient pas tarder à se trouver en défaut. Napoléon III souhaitait continuer l'effort de développement des voies de communication, pendant que son ministre des finances œuvrait à éviter une certaine dérive budgétaire.

L'appétit insatiable des autorités locales en matière de chemins de fer n'avait pas été assouvi. D'une part les compagnies rechignaient de plus en plus à accepter des concessions de lignes dont le revenu kilométrique diminuait au fur et à mesure que les localités desservies étaient de moindre importance. D'autre part la garantie d'intérêt de l'Etat et les subventions commençaient à atteindre des niveaux conséquents.

Le ministre des travaux publics Rouher avait entamé le principe de monopole géographique des compagnies en accordant des concessions à des entreprises régionales, suite au refus des grandes compagnies. C'était le cas dans l'Ouest avec la Compagnie des Charentes et celle de la Vendée dès 1869. Pour aller encore plus loin une nouvelle loi promulguée en 1865 (Loi Migneret) autorisait les Conseils Généraux à concéder eux-mêmes des lignes de chemins de fer départementales d'Intérêt Local. Les petites compagnies nouvellement crées pouvaient obtenir des subventions d'établissement. Très rapidement une quantité de lignes vinrent compléter le réseau général.

Ce nouveau réseau souffrait de certains problèmes dont la petite taille des entreprises et le faible niveau de trafic de ces lignes les rendaient fragiles. De plus un contournement de l'esprit de la loi de 1865 devait avoir des conséquences funestes. En effet il était prévu que des lignes départementales puissent se raccorder entre-elles. Du coup un certain nombre d'entrepreneurs virent là une possibilité d'entrer en concurrence directe avec les grandes compagnies, aidés en cela par des élus qui acceptaient très mal le monopole des Grandes Compagnies. Nous avons déjà parlé lors d'articles précédents de compagnies comme l'Orléans-Rouen issues de ces combinaisons. Une nouvelle « guerre territoriale » venait de s'engager. Elle fut aussi brève que violente, laissant la plupart du temps les compagnies locales et leurs actionnaires sur le carreau. L'Etat était alors invité à venir voler au secours de ces lignes, dont une partie n'était même pas encore achevée.

Les conventions de 1883 :

La guerre de 1870, la chute de l'Empire et le retour de la République allaient de nouveau modifier le paysage ferroviaire français.

Les difficultés rencontrées pendant le conflit avec la Prusse ainsi que la crise des transports qui avait vu le jour en 1872 avaient démontré que notre réseau était perfectible. De surcroit les compagnies ayant vu le jour après la loi de 1865 commencèrent à être en difficulté. En 1878 une partie d'entre elles situées à l'ouest de la France avaient été reprises par l'Etat qui avait créé sa propre administration de chemins de fer. Enfin était

intervenu le plan Freycinet qui avait poussé encore plus loin le désir de construction de lignes nouvelles dans les secteurs les plus déshérités du territoire. Si les besoins des populations étaient satisfaits, comment les exploitants allaient-ils s'en sortir avec des lignes de moins en moins productives ?

Durant les années 1879 à 1882 les résultats des compagnies de chemins de fer furent excellents du fait de bonnes conditions économiques et de progrès techniques ferroviaires. Dans le même temps l'Etat se trouvait confronté à des difficultés financières graves, surtout à partir de 1882. Le financement de la construction des lignes du plan Freycinet était jusque-là réalisé par l'Etat par un budget spécial au moyen d'emprunts. Les conventions de 1883 prévoyaient de laisser les compagnies se charger de ces financements, leur crédit auprès du public étant bon, l'Etat reversant par la suite des annuités en compensation. La garantie d'intérêt était à présent complète en faisant disparaître la distinction d'ancien et nouveau réseau de 1859. De plus, de très nombreuses lignes d'intérêt local issues de la loi de 1865 étaient reclassées d'intérêt général et intégrées aux grandes compagnies.

Les résultats des conventions de 1883 ne furent pas ceux espérés. Une crise économique importante s'était déclarée dès la fin de 1882, venant contredire les estimations optimistes de niveaux de trafic. De plus les élus continuèrent à voter de nombreuses lignes aux faibles revenus ce qui eut pour effet d'augmenter considérablement le kilométrage du réseau mais de fragiliser les résultats financiers. Les compagnies durent faire appel rapidement à la garantie d'intérêt.

La convention de 1921 :

Si la première guerre mondiale avait profité à certaines industries pour répondre à l'effort de guerre, en revanche elle avait eu des conséquences néfastes pour les compagnies de chemins de fer. Le réseau était sorti très abimé du conflit, que ce soit au niveau des infrastructures dans le nord et l'est du pays, ou du matériel roulant. Les transports pour le compte des armées n'avaenit pas été particulièrement bénéfiques financièrement. En effet les sommes versées par l'autorité militaire étaient faibles et dans le même temps les autres transports commerciaux étaient ralentis.

L'objet de la réforme portait sur la création d'un « fond commun » Une fois payées les dépenses d'exploitation et autres frais financiers, l'excédent éventuel de chaque réseau était versé dans un fond commun. Celui-ci devait servir à couvrir les déficits des compagnies en difficulté. Si l'ensemble du fond commun était déficitaire, l'Etat compensait à titre provisoire. Les tarifs pouvaient augmenter ou diminuer selon les résultats positifs ou négatifs des réseaux. De 1921, année de déficit record, à 1925 les compagnies furent déficitaires et utilisèrent ce fond commun. A partir de 1926 en revanche elles renouèrent avec les excédents, pour peu de temps car la grande crise économique apparue en 1929 vint détruire durablement cet édifice. On notera que certains réseaux étaient excédentaires (PLM, Nord, AL, Est) tandis que d'autres ne l'étaient que plus difficilement ou pas du tout (Midi, PO et surtout l'Etat). A cette époque un courant d'opinion hostile aux grandes compagnies commençait à prendre de l'importance. Il avait pris corps particulièrement après les conventions de 1883 jugées par certains trop favorables aux compagnies au détriment des finances de l'Etat.

1938, la nationalisation :

L'équilibre rêvé par la convention de 1921 n'avait pas fait long feu avec la crise économique du début des années 30. L'Etat devait donc pallier les déficits des exploitants qui prenait de plus en plus d'ampleur pendant que l'hostilité envers les compagnies avait pris de l'importance. Les élections de 1936 portant le Front Populaire au pouvoir devaient changer la donne.

Il n'était guère possible de reprendre le contrôle des chemins de fer sans être dans l'obligation de payer en contrepartie une forte indemnité aux compagnies. Des négociations aboutirent en août 1937 à la création au premier janvier 1938 d'une société anonyme prenant le nom de Société National des Chemins de Fer Français, détenue à 51% par l'Etat et à 49% par les Compagnies. Sa durée de vie était prévue pour s'achever fin 1982. En dehors de l'aspect politique de la nationalisation, il était envisagé que l'unification des systèmes d'exploitation soit source d'économies. Ce fut le cas dans notre secteur avec le maintien du seul itinéraire Paris-Bordeaux via Tours-Poitiers au détriment de celui via Thouars. De plus un Comité de coordination rail-route, établit dès 1934 prévoyait la fermeture d'un nombre important de lignes secondaires jugées peu rentables. A terme, l'équilibre financier de la nouvelle société était prévu pour être atteint en 1943. La seconde guerre mondiale allait en décider tout autrement.

Les conséquences économiques de la deuxième guerre sur la S.N.C.F. furent considérables : infrastructures détruites, matériel roulant hors service, bilan humain catastrophique.

Les années d'après-guerre furent consacrées à la remise en état du réseau ainsi qu'à sa modernisation. L'Etat ayant maintenant son rôle de gestionnaire à remplir intervenait dans le financement de ces chantiers, mais donnait en contrepartie des instructions drastiques d'augmentation de la productivité (réductions de personnel) et d'économies en tous genres (fermetures de lignes, réductions de km/trains).

1983 :

La S.N.C.F. telle qu'elle avait été conçue suite aux accords entre l'Etat et les compagnies avait une date butoir fixée au 31 décembre 1982. La question se posait donc de savoir sous quelle nouvelle forme les chemins de fer français allaient continuer leur route après cette date. Les nouvelles orientations furent fixées par le gouvernement arrivé au pouvoir en 1981. Elles se concrétisèrent par la création d'un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) détenue à 100% par l'Etat.

Dans le même temps des contrats de plans pluriannuels furent mis en place pour fixer les objectifs assignés par l'Etat à la S.N.C.F. en échange de sa participation financière à certains services ou investissements. On ne sera pas surpris de constater que celui couvrant la période 1985-1989 prévoyait un retour à l'équilibre financier à l'issue de celui-ci. Il faut dire les années 1982-1983 n'avaient pas été très brillantes au niveau économique et que cela s'était répercuté sur le niveau de trafic.

Un nouveau contrat de plan définissant la période 1990-1994 tentait une nouvelle fois de répondre à ces soucis en prévoyant de nouveau une stabilité financière (définitive ?). La guerre du Golfe et ses conséquences sur l'économie allait contrarier ces espérances.

1997 :

L'année 1997 fut une de celles qui marquent la vie des chemins de fer français. Elle arrivait après une période assez houleuse. Le réseau TGV s'était agrandi, après la ligne Paris-Lyon, de celle de l'Atlantique, du contournement de Lyon par Satolas, du TGV-Nord avec le tunnel sous la Manche et enfin du barreau Ile-de-France.

Le Président de la république lui-même avait demandé à la S.N.C.F. le jour de l'inauguration du TGV Sud-Est de lancer l'aventure du TGV Atlantique. En très peu de temps le TGV avait convaincu de sa pertinence tous les milieux politiques pourtant sceptiques quelques années auparavant lors de la sortie des premiers prototypes. Seulement la part de financement de l'Etat dans tous ces projets restait bien maigre, la S.N.C.F. avait dû financer les constructions pratiquement seule.

Comme on attendait une forte augmentation de trafic, il était envisagé que l'entreprise ferait rapidement un bon retour sur investissement. Nous avons vu ci-dessus que la crise économique avait mis à bas ces estimations. En quelques temps la situation financière de la S.N.C.F. et son endettement avait pris des proportions préoccupantes. Pour y faire face, un nouveau contrat de plan proposait de faire des « coupes sombres » et importantes dans le réseau en élaguant ce qui n'était pas rentable. Simultanément un projet de réforme du système de retraite achevait d'enflammer la situation ce qui débouchait sur le fameux conflit de l'automne 1995. Le contrat de plan initialement prévu partait aux oubliettes.

Dans un tout autre ordre d'idées, l'Union Européenne avait décidé que dans chaque pays la gestion de l'infrastructure devienne indépendante de celle de l'exploitation. La solution mise en place consistait donc à la création d'un EPIC : Réseau Ferré de France (RFF). Celui-ci devenait propriétaire de l'infrastructure du réseau et prenait à sa charge une partie de la dette de la S.N.C.F., correspondant justement le plus possible à cette partie infrastructure (la construction des LGV notamment).

Assainie de cette charge, l'EPIC S.N.C.F. voyait ses comptes revenir à de bien meilleurs résultats.

2014 :

Nous quittons l'histoire pour revenir à l'actualité. Durant un peu moins d'une vingtaine d'années, la cohabitation RFF / S.N.C.F. fut basée sur une rémunération de RFF vers la S.N.C.F. qui réalisait les travaux d'entretien du réseau, tandis que la S.N.C.F. payait RFF par le biais de péages en fonction du nombre de circulations. De la même manière, suite à l'ouverture du réseau à de « nouveaux entrants », des exploitants privés payaient également des péages à RFF.

A la suite du « Grenelle de l'environnement », une nouvelle série de lignes à grande vitesse fut décidée par les autorités : LGV Bretagne, SEA, deuxième partie du TGV Est-Européen, contournement de Nîmes, succédant aux Rhin-Rhône et au raccordement avec l'Espagne. La volonté gouvernementale était de réaliser ces projets assez rapidement afin que le pays puisse en profiter sans trop attendre. Une partie importante des projets fut donc mise en œuvre. Pour faire face à ces dépenses très importantes on fit appel à plusieurs reprises à des schémas de participation Public-Privé (PPP). Mais en ces années-là l'économie donnait les signes de bonne santé.

Un peu comme à l'époque du TGV-Nord, une crise boursière éclatait en 2008, immédiatement suivie d'une crise économique de forte ampleur. En très peu de temps la situation de RFF allait se dégrader et son endettement grimper en flèche. De nouvelles solutions s'imposaient une fois de plus.

Un retour à une situation administrative proche d'avant 1997 se dessinait. Il était convenu de réintégrer RFF dans le groupe S.N.C.F. Ceci devait avoir pour conséquence d'entraîner des économies en unifiant la gestion de l'infrastructure au sein d'une branche « S.N.C.F Réseau ». On retrouvait donc deux EPIC : S.N.C.F. Mobilités (chargée de l'exploitation), S.N.C.F Réseau (chargé de l'infrastructure) au sein d'un groupe S.N.C.F. comportant par ailleurs de nombreuses filiales (Kéolis…).

2018 ?...

La réforme de 2014 avait laissé de côté l'une des raisons majeures des difficultés de RFF : la dette. Certes il était toujours possible d'améliorer la gestion, mais le poids de cette dette issue en grande partie des investissements consentis pour la réalisation des lignes à grande vitesse restait entier. Déjà M. Jacques Rapoport, alors Président de RFF, lors de sa venue aux journées du transport régional à Tours il y a quelques années avait souligné que ce problème était crucial.

La réforme de 2018 semble vouloir faire porter son effort immédiat sur de nouvelles modalités de gestion du personnel. Le problème du règlement définitif de la dette, bien évoqué cependant, serait entamé en 2020.

Quels enseignements tirer ?

Le petit parcours historique ci-dessus ne fait qu'effleurer l'immense sujet des chemins de fer et de leurs infrastructures. Les revues spécialisées et de nombreux livres ont abordé plus en avant ce sujet.

Au fil de l'histoire on observe quelques points communs à chacune des époques. La nation, que l'on peut nommer l'Etat, le gouvernement, le Parlement, les autorités régionales ou locales, à toujours eu quelque chose à dire sur les chemins de fer de notre pays. D'une certaine manière la population s'approprie le train : chacun pense avoir droit d'exprimer ses choix en matière de ligne, de desserte, de tarifs. On attend d'abord de l'exploitant qu'il satisfasse nos envies plus que l'on ne se soucie de son intérêt économique ou social. Les compagnies ont lutté contre ce phénomène, tentant de garantir leurs intérêts vitaux.

Les bonnes solutions d'un jour ne sont pas forcément celles du suivant. En partie parce qu'entre la décision et la réalisation d'une idée, la situation peut avoir considérablement évolué. Combien de fois dans l'histoire a-t-on vu un projet imaginé avec une économie florissante, puis mis en chantier et achevé quelques années plus tard alors qu'une crise est venue balayer tous les critères prévus ?

Les meilleurs résultats s'obtiennent lorsqu'il y a une confiance réciproque entre l'Etat et le ou les exploitants. Un très bon exemple est celui de Napoléon III qui avait compris qu'un large développement du réseau n'était possible que si les compagnies avaient les coudées franches et qui avait donc demandé des fusions afin qu'elles soient plus fortes, en opposition avec les vues précédentes qui craignaient à l'inverse d'être sous la tutelle de trop grandes sociétés. Lorsque cette confiance est absente, l'immobilisme n'est pas loin.

Bien d'autres aspects pourraient être encore développés. Les solutions qui sortiront de cette réforme 2018 seront-elles bonnes ou non ? Chacun aura son opinion sur ce sujet mais l'avenir dira ce qu'il en est. Les atouts du chemin de fer sont nombreux, il continuera à évoluer. Mais dans quelle direction ? Bien difficile de répondre.

Benoît Hardy

Compte-rendu de l'A.G. du samedi 3 mars 2018.

L'Assemblée Générale de notre section régionale s'est déroulée le samedi 3 mars 2018, dans l'Espace Chabrier à Saint-Pierre-des-Corps

Le Président Bernard Monteil commençait cette journée en souhaitant la bienvenue aux membres et rappelait que cela faisait 20 ans que la section régionale avait été créée. Puis il demandait aux participants d'observer une minute de silence à la mémoire de Gérard Chollet, membre fondateur de la section et trésorier depuis l'origine.

-Le rapport d'activités était d'abord présenté par le secrétaire Benoît Hardy. Après quelques questions des participants, le rapport était adopté à l'unanimité.

-Le rapport financier était ensuite présenté par le trésorier Roger Duron qui a repris les fonctions de Gérard Chollet. Aucune remarque particulière n'ayant été formulée, le rapport était également adopté à l'unanimité.

-Il était alors procédé au renouvellement du bureau, un appel à candidatures étant lancé. M. Claude Pathault acceptait de rejoindre le bureau. Le Président Bernard Monteil aimerait avoir pour cette nouvelle année un vice-président. En effet il souhaite mettre un terme à ses fonctions de Président dans un an, tout en continuant à œuvrer au sein de la section régionale.

-Le rapport moral fut présenté par le Président Bernard Monteil. A la suite de celui-ci, un dialogue s'instaurait. Diverses questions et nouvelles furent abordées : réouverture de la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire, impact de la loi NOTRE sur l'avenir des dessertes ferroviaires, problèmes de la virgule de Sablé, absence de nouvelles concernant l'avancement du projet Chartres – Voves – Orléans, problèmes des différences de prix de transports collectifs en départements et régions, l'évolution des trains de nuit….

L'ordre de jour étant ensuite épuisé, le Président clôturait l'assemblée générale vers midi. Les participants se dirigeaient ensuite vers le restaurant pour partager le repas dans une bonne ambiance très conviviale.

Conférence :

« la transversale Nantes – Tours – Lyon : une liaison historique face à son avenir »

L'après-midi était consacrée à la conférence traditionnelle. 23 personnes étaient présentes, y compris l'intervenant principal : M. Jean-Michel BODIN, Président de l'association RACO. A noter également la présence d'un membre de l'AFAC de Lyon venu spécialement, ainsi que celle de M. Troin, membre de la FNAUT-ADTT.

La conférence débutait par un historique de la constitution de la ligne Nantes – Tours – Lyon, depuis les premiers pas du chemin de fer (Saint-Etienne – Andrézieux) jusqu'à la création de la S.N.C.F.

Puis venait un rappel de l'évolution des dessertes de la transversale au fil du temps, en service voyageur mais aussi pour le fret.

Suivait une description des infrastructures de la ligne, hier et aujourd'hui, pour completer ce tableau.

Enfin la parole était donnée à M. Jean-Michel Bodin pour parler des actions de RACO.

M. Bodin commençait son intervention en soulignant que, parfois, l'histoire et le présent pouvaient avoir des similitudes. En tant qu'ancien Vice-Président de la Région Centre, chargé des transports, il pouvait apporter son témoignage précieux pour expliquer toute la ténacité dont il fallait faire preuve pour faire avancer un projet ferroviaire. Si, dans le domaine routier il y a peu d'obstacles, pour le ferroviaire c'est une toute autre histoire. Il est très important pour les décideurs de pouvoir vaincre un à un tous les problèmes qui se présentent et les réticences qui se manifestent.

M. Jean-Michel Bodin poursuivait en expliquant combien les orientations actuelles des rapports Duron et Spinetta l'inquiètent car ceux-ci n'envisagent l'évolution du chemin de fer en France qu'au travers des seuls problèmes économiques sans jamais prendre en compte les aspects sociaux.

Puis la parole était donnée aux participants pour poser leurs questions ou donner leurs points de vue :

-Horaires et correspondances des nouveaux Intercités,
-Demandes de précisions sur la composition et les objectifs de RACO
-Importance des ports de Saint-Nazaire mais aussi de La Rochelle
-Position de la FNAUT qui soutient le développement de l'axe Nantes – Tours – Lyon
-Positionnement de RACO sur le projet Lyon – Turin
-Projet global d'électrification et de modernisation Nevers – Chagny, en fonction du POCL ajourné
-Conséquences de l'abandon de l'Ecotaxe
-Comment faire avancer le fret avec la nouvelle donne de la concurrence. / …

Ce débat, très riche, se poursuivait jusqu'à 17 h 30. Un verre de l'amitié concluait la journée et permettait aussi aux uns et aux autres de prolonger les conversations sur les thèmes abordés. M. Jean-Michel Bodin pouvait ainsi continuer à répondre encore aux multiples questions qui lui étaient posées.

La réouverture d'Orléans – Châteauneuf –sur-Loire déjà confrontée à bien des obstacles.

Le bulletin d'information de décembre 2017 avait fait le point sur le projet de réouverture au service voyageur de la ligne reliant Orléans à Châteauneuf-sur-Loire. Il était annoncé qu'à la suite de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique une commission devait rendre un avis favorable ou non, au besoin avec réserves.

En janvier dernier la commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti de trois réserves :

1 – S.N.C.F. Réseau doit améliorer son projet sur le « plan acoustique et visuel », les mesures prévues étant jugées insuffisantes. La commission demande d'aller « au-delà de la réglementation en vigueur ». Il faut préciser que cette commission a souligné que le projet de réouverture est plutôt mal vu des riverains les plus proches du centre-ville d'Orléans qui disposent de toutes façons d'autres moyens de transports en commun (tramway, bus) et qui n'auront pas d'intérêts particuliers à voir le retour des TER sur cette ligne, sauf à subir les gênes résultant du passage des trains. En revanche les habitants des communes éloignées sont beaucoup plus intéressés car étant pour l'instant tributaires de la route et des encombrements aux heures de pointe.

2- La sécurisation de la ligne devra aussi être renforcée par rapport au projet présenté, avec clôture complète des emprises. Ceci pour éviter les intrusions sur le domaine ferroviaire.

3- La voie H prévue en gare d'Orléans entraine la suppression de places de parking, la commission demande leur restitution en nombre équivalent.

Enfin, en annexe, la commission aborde le problème délicat de certains passages à niveau. Les options présentées sur sept d'entre eux ne satisfont pas les communes riveraines. Dans le cas du PN 110 de Châteauneuf-sur-Loire, S.N.C.F Réseau envisage un passage dénivelé envisagé, mais la commission d'enquête va dans le sens de la commune et demande le maintien du PN. A ce propos nous pouvons nous poser la question de savoir quelle sera l'attitude de cette commune en cas d'accident sur ce PN qu'ils souhaitent voir maintenu ?

Depuis les difficultés se sont accumulées comme cela était pressenti. Le préfet n'a toujours pas signé l'arrêté d'utilité publique. La commune de Saint-Jean-de-Braye a refusé le 16 mars 2018 en conseil municipal de modifier son plan local d'urbanisme mettant ainsi un sérieux coup de frein au projet global. Ses élus lui préfèrent une extension de la ligne B actuelle du tramway d'Orléans et la possibilité de « circulations douces » (vélos) le long de la voie ferrée. Qu'en est-il de l'avenir des lignes dites UIC 7 à9 ? Pour la Région Centre-Val-de-Loire le Conseil Régional estime le coût de leur remise à niveau à 250 millions d'euros. La Région se dit prête à en prendre la moitié à sa charge à condition que l'Etat se charge de l'autre moitié. Dans ces conditions les deux projets de Chartres – Orléans et Orléans – Châteauneuf-sur-Loire sont retardés. Ceci est d'autant plus regrettable que pour celui de Châteauneuf-sur-Loire le report entraine la perte d'une subvention de 40 M€ de la part de l'Union Européenne obtenu dans la cadre des réductions de gaz à effet de serre. Mais pour l'obtenir il fallait que le projet soit approuvé rapidement, ce qui ne sera pas le cas. En ajoutant le surcoût des améliorations acoustiques et visuelles réclamées par la commission d'enquête, le bouclage financier du projet initialement fixé à 200M€ risque d'être fortement compromis.

De son côté le gouvernement a précisé qu'il n'était pas dans son intention de décider « depuis Paris » des fermetures de lignes. Mme la Ministre des transports a annoncé que les promesses faites seraient tenues, sans préciser toutefois ni quand ni sous quelles formes.

L'A.F.A.C. Centre-Loire présente aux journées portes-ouvertes de la TRANSVAP

Le week-end du 2 et 3 juin notre section régionale tenait un stand aux journées portes ouvertes organisées par la TRANSVAP qui exploite le Chemin de Fer Touristique de la Sarthe. Cette opération était voulue pour commémorer 40 années d'exploitation, commencée donc en 1978 avec l'autorail Billard n°903 récupéré du Mamers-Saint-Calais. Un an plus tard, en juillet 1979, une 030 T Fives-Lille et trois voitures ex B 6Q Ouest prenaient la relève pour faire revivre la traction vapeur sur cette ligne départementale.



Le Stand de l'A.F.A.C. Centre-Loire

Au cours de ces deux journées, le public a pu découvrir (ou redécouvrir) la locomotive anglaise 020 T Bagnall « Alice » restaurée l'année dernière, ainsi que l'autorail Billard 903 fraîchement restauré et remis en peinture. La 030 T Corpet-Louvet ayant longtemps assuré le service est actuellement en restauration.

Sur le stand de l'AFAC, un diaporama présentait les activités de notre association : sorties, visites, bulletin d'information et la revue « chemins de Fer ». D'anciens numéros étaient proposés à la vente.

Les bénévoles qui se sont relayés au cours de ces deux journées ont pu profiter de la bonne ambiance qui y a régné, avec de surcroit une météo des plus agréables. Un grand merci à eux pour leur présence. Seul regret ; le public n'a pas été aussi nombreux que ce que l'on aurait pu souhaiter.



La 020 T Bagnall, restaurée en 2017



L'autorail Billard A 75 D n°903, fraîchement restauré.

C'est avec cet engin du Mamers-Saint-Calais que les premières circulations touristiques furent réalisées il y a 40 ans.

Rapport Guillaumat 1978, rapport Spinetta 2018 : quelles différences ?

Publié en 1978 à la demande du gouvernement de l'époque, le rapport Guillaumat se donnait pour objectifs de réduire le déficit de la S.N.C.F. Pour y parvenir, il recommande l'accélération de la contraction du réseau ferré, ne laissant subsister qu'un « réseau noyau » correspondant approximativement à celui où circulent aujourd'hui les TGV. Pour le mettre en œuvre il suggère un « contrat d'entreprise » par lequel la S.N.C.F. n'est plus soumise à autorisation pour remanier son réseau. Quant aux autres lignes, il invite la société nationale à multiplier les conventionnements avec les collectivités territoriales, leur laissant l'impopularité de leur décision en cas de fermeture. C'est dans ces conditions que plus de 800 km de lignes seront fermées entre 1976 et 1981, dont 650 dans le cadre des contrats d'entreprise.

L'élection en 1981 d'un nouveau Président suivi de la mise en place d'un nouveau gouvernement allait mettre fin à cette politique. Le vote le 31 décembre 1982 de la « loi d'orientation des transports intérieurs » (LOTI) allait le confirmer. Les Conseils Régionaux élus au suffrage universel vont largement s'investir dans le renouveau et le développement des transports express régionaux « TER » favorisant le rail. Il en est résulté un complet renouvellement du matériel roulant, ce qui a donné un nouvel essor à l'industrie ferroviaire. A l'heure présente, 27.400 cheminots participent à l'activité TER, 7.000 trains circulent quotidiennement transportant 950 000 voyageurs. Toutefois avec la réalisation du réseau à grande vitesse la « dette » de la S.N.C.F. va s'accentuer. En effet, hormis une faible participation à la réalisation de la L.G.V. Atlantique l'Etat va laisser la S.N.C.F. s'endetter dangereusement. La création en 1997, à la demande des autorités européennes, de Réseau Ferré de France va-t-elle la régler ? Non, elle ne fera qu'une nouvelle répartition des charges laissant le plus lourd à la nouvelle entité : R.F.F.

En 2005 le rapport de l' « Ecole Polytechnique de Lausanne » révèle l'état alarmant de notre réseau ferré classique. De lourds investissements vont être indispensables pour sa remise en état. Cela va nécessiter des arrêts de trafic plus ou moins longs sur certaines lignes, voire même des suppressions définitives sur celles jugées les moins rentables. Ces dispositions ne seront pas toujours bien admises par les usagers. Bien que non prévu dans le cadre de la LOTI, une majorité de régions va à son tour s'endetter pour la remise en état des lignes sous leur responsabilité. A titre d'exemple, la Région Midi-Pyrénées va emprunter 800 millions d'euros, la Région Centre va financer les 2/3 de l'électrification Tours – Vierzon.

En 2014, une nouvelle réforme (une de plus) va transformer notre société nationale en trois E.P.I.C. (établissements publics à caractère industriel et commercial): -un Etablissement Directeur,
- un Etablissement infrastructure qui se substitue à Réseau Ferré de France (S.N.C.F. Réseau),
- un Etablissement exploitation (S.N.C.F. Mobilités).

Qu'apporte cette nouvelle réforme ? Seules les lignes à grande vitesse et quelques relations importantes sur lignes classiques restent sous la coupe de l'Etat. Le reste est transféré aux régions. C'est ainsi que dans notre région Centre-Val-de-Loire les relations Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Montargis-Nevers passent sous l'autorité régionale. Toutefois pour cette dernière les responsabilités sont partagées avec la Région Bourgogne-Franche-Comté. Pour ces transferts l'Etat finance l'acquisition du matériel et le déficit d'exploitation avec un retrait progressif jusqu'en 2022.

La mise en service en 2017 de la L.G.V. Sud-Europe-Atlantique est l'aboutissement d'un chantier réalisé en « participation public - privé ». C'est-à-dire que l'Etat fait appel à des capitaux privés pour financer sa participation. Pour amortir la dette, la ligne a été mise en concession. Il en résulte des péages variant de 22,9 à 28,5 € du km/train, à comparer avec la L.G.V. Sud-Est (10,3 à 20,9 € du km/train) et de la L.G.V. Nord (11,2 à 19,6 € du km/train). Sur ce point n'oublions pas la faillite de TP Ferro pour la liaison ferroviaire à grande vitesse France – Espagne. Qui a récolté la dette ? La R.E.N.F.E et la S.N.C.F…. !

Enfin, nous arrivons à la réforme ferroviaire qui s'inspire du rapport Spinetta. Comme les précédentes, elle s'attaque à la « dette de la S.N.C.F. » qui est en réalité une dette d'Etat. Pour la

résoudre il préconise comme les précédents : - un transfert vers les régions de certaines lignes dites « secondaires »,
- une augmentation de la productivité,
- et l'ouverture à la concurrence. Dans le cas du transfert aux régions, vue la réduction des dotations de l'Etat, les régions aux conditions modestes ne seront-elles pas contraintes de supprimer les relations les moins rentables ? Déjà dans la Région Centre-Val-de-Loire l'avenir des lignes Tours – Loches, Tours - Chinon et Tours – Vendôme est incertain, et comme nous le voyons dans ce bulletin le projet de réouverture Orléans – Châteauneuf-sur-Loire est remis en cause.

L'ouverture à la concurrence peut-elle améliorer la qualité du service public ? La question peut se poser, car dès qu'un marché est ouvert la notion de service public disparait. Pourquoi ? Parce-que chaque ligne, chaque train doit être rentable. Ce qui ne l'est pas doit être abandonné. Or, dans le transport régional ce qui compte principalement c'est le service rendu aux usagers, les déficits étant couverts par les subventions publiques. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, l'entreprise adjudicataire ne ciblera-t-elle pas les créneaux sur les lignes les plus rentables au détriment des autres ? Bien que vivement recommandée par la Commission Européenne, l'ouverture à la concurrence est-elle une obligation ? Non, car dans le règlement de l'obligation de service public – article 5, paragraphe 4 bis- il est stipulé : l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport de voyageurs par chemins de fer :

- Lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concerné.
- Et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services, ou le rapport coût-efficacité, ou les deux.

Or, compte-tenu des déséquilibres démographiques existants entre les métropoles et les zones rurales, et de l'état du réseau, ces dispositions pourraient s'appliquer pour le maintien d'un service public. De plus le rapport Spinetta propose que l'ouverture à la concurrence des lignes de la région parisienne soient reportées en … 2039. Quant à la Région Occitanie, elle a préféré négocier directement avec la S.N.C.F. son contrat de plan.

En 2006 l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire devait selon certains « experts » lui permettre un nouveau départ. Qu'en est-il douze ans après ? En 2000, 57 milliards de tonnes/km étaient acheminées par la S.N.C.F. En 2016, 38 milliards de tonnes/km l'étaient par le rail, toutes entreprises confondues. Cela se traduisait par 1.800 000 camions sur nos routes en 15 ans, et bien sûr des investissements routiers en conséquence à la charge du contribuable. Alors l'ouverture à la concurrence est-elle vraiment indispensable ? Enfin, sur ses « avantages » se pose une question : pourquoi 67% des Anglais demandent-ils la renationalisation de leurs chemins de fer ?

Reste la question de la dette. Elle trouve son origine dans les années 1970 lorsque l'Etat ordonne à la S.N.C.F. de développer la recherche et d'investir sur les lignes à grandes vitesses. Il en est résulté un endettement que l'Etat, jusqu'à ce jour, n'a jamais voulu rembourser et qui s'élevait en 2007 à 32,5 milliards d'euros. Les réformes de 1997 et 2014 n'ont pas réglé le problème. Si bien qu'à ce jour elle s'élève, intérêts compris, à 52 milliards. Dans son projet de réforme le gouvernement s'engage à rembourser 35 milliards, le reste étant couvert par des gains de productivité. Le gouvernement veut transformer la S.N.C.F. en Société Anonyme à capitaux publics et incessibles. Alors une nouvelle question se pose : ces 35 milliards ne constituent-ils pas une recapitalisation ? Dans l'affirmative, il est toujours possible de vendre des parts sur les marchés financiers, ce qui ouvre la porte à une privatisation partielle ou totale.

Quant au choix des rapporteurs, à 40 ans d'intervalle, peut-on douter de leur impartialité ?
1978 : Pierre Guillaumat, ancien directeur d'ELF-Aquitaine très lié aux milieux routiers.
2018 : Cyril Spinetta, ancien directeur d'Air-France, très lié aux transports aériens.
N'aurait-il pas été préférable de réunir une commission composée de représentants du personnel et de la direction de la S.N.C.F., des élus régionaux et nationaux chargés de rédiger un rapport définissant un véritable service public des transports répondant au respect de l'environnement et à l'aménagement du territoire ? Cela aurait peut-être évité un long, pénible et coûteux conflit social. Qu'en pensez-vous ?

Bernard Monteil