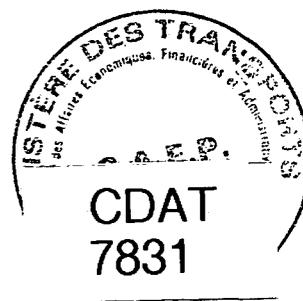


TGV Atlantique et région Centre

Réflexions pour
un contrat de
développement





Incidences de la construction

du T.G.V. sur les transports

dans la région Centre

Propositions d'orientations

en vue d'un contrat de développement



17 octobre 1984

Sommaire

Point du problème	Page
	1
<u>/ I - Que va-t-il se passer ?/</u>	2
<u>Hier</u> : une cohésion régionale déjà insuffisamment assurée	2
<u>Demain</u> : le T.G.V.	3
<u>Demain</u> : des possibilités nouvelles	5
Une chance à saisir : le Triangle ferroviaire ligérien	5
1 - Rétablir l'équilibre entre villes ligériennes	5
2 - Rétablir les équilibres intra-régionaux	6
3 - Structurer "la province proche"	6
<u>/ II - Que peut-on faire ?/</u>	6
1 - Les axes ferroviaires principaux	7
Des possibilités considérables	7
Le matériel	8
Les infrastructures	9
L'électrification : des choix implicites	9
Electrification et modernisation	9
Quelques conclusions utiles	10
Premiers éléments pour un contrat de développement	11
2 - Le maillage complémentaire ou proprement régional	11
L'étoile régionale de Tours	12
Les liaisons complémentaires	
- Tours-Vendôme-Châteaudun-Paris	12
- Châteaudun-Loches-Tours	13

Le niveau local	13
L'étoile régionale d'Orléans	14
Les liaisons complémentaires	
- Dreux-Chartres-Orléans	14
- Montargis-Orléans	14
La bretelle Tours-Le Mans	14
Maillage complémentaire et contrat de développement	15
<u>III - De quels moyens dispose la Région ?/</u>	15

Cartes

- I - Hier : Favoriser la cohésion régionale en s'appuyant sur l'existant.
- II - Demain : Un système de transport privilégiant encore davantage Paris ?
- III - Demain, c'est aussi des possibilités nouvelles, dans un système plus souple.
- IV - Demain : Des liaisons complémentaires à développer.
- V - Région Centre - Réseau ferroviaire à voie normale ouvert au service voyageurs.
- VI - Carte schématique du réseau ferroviaire aux abords de Bourges.

Annexes

- I - Conseil régional ; réunion du 24 septembre 1984 - Groupe de travail T.G.V. ; compositions ; propositions (rapport du président du conseil régional n° 84-03-03).
- II - Modalités d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs en matière de transports non urbains de personnes ; situation au 1er octobre 1984.



ET/DB

Incidences de la construction du T.G.V.
sur les transports
dans la région Centre

Propositions d'orientations
en vue d'un contrat de développement

Le décret du 25 mai 1984 vient de déclarer "d'utilité publique et urgents les travaux de construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse de Paris à Tours et au Mans".

Cet évènement attendu laisse place encore à des enquêtes plus locales, sur des points particulièrement sensibles.

Il n'en reste pas moins que les travaux proprement dits devraient débiter avec l'année 1985.

La branche ouest : Paris - Bretagne, sera dans ces conditions ouverte au trafic au service d'hiver de 1989 ; la branche sud-ouest : Paris - Aquitaine, le sera elle-même au service d'hiver de 1990.

La région Centre a d'ores et déjà pris, face à cette réalisation d'une portée considérable, un certain nombre de décisions, qu'on rappellera tout d'abord :

- Le 24 février 1984, délibérant sur le mandat qu'elle donne à son président pour signer le contrat Etat - Région relatif à l'exécution du 9e plan, l'assemblée régionale l'assortit d'observations conditionnelles. Parmi celles-ci et à propos du titre VIII, les transports, on lit notamment :

"Afin de combattre par ailleurs les retombées négatives occasionnées sur certains secteurs de la région Centre par la construction du T.G.V. Atlantique, le conseil régional demande qu'un contrat de développement soit conclu entre l'Etat et la région dans le but d'améliorer les moyens de transport tant ferroviaires que routiers dans les secteurs concernés".

- Le 25 juin 1984, le conseil régional adopte à l'unanimité un voeu tendant à la création d'un groupe d'études sur les retombées du T.G.V. dans les départements concernés, y compris le Loiret.

- Le 24 septembre 1984, le conseil régional, sur le rapport de son président, approuve les premières orientations définies par le groupe de travail lors de sa réunion constitutive, le 27 août 1984 (cf. annexe I).

Rappelons aussi que le comité économique et social, réuni le 25 janvier 1984, a approuvé à l'unanimité le rapport de sa 2e commission sur le même sujet. L'ensemble formé par l'avis du C.E.S. et le rapport de M. Jacques HENIN, rapporteur de la 2e commission, constitue déjà une réflexion approfondie sur les incidences socio-économiques du T.G.V. Atlantique en région Centre.

Dans sa séance du 18 septembre 1984 le C.E.S. a souhaité également que les crédits nécessaires à la préparation du contrat de développement relatif aux conséquences du T.G.V. dans la région Centre soient inscrits dès 1985 au budget de l'E.P.R.

Il faut donc maintenant aller au delà, et rechercher les éléments constitutifs du contrat de développement demandé par le conseil régional. On le fera ici d'après les discussions déjà menées ; l'on proposera aussi certaines voies nouvelles, qui pourraient être explorées plus avant.

Soulignons tout de suite cependant que le rapport adopté par le C.E.S. déborde des seuls problèmes de transport. Il en est de même pour les premières propositions du groupe de travail ad hoc. Les réflexions qui suivent se limiteront au contraire, en première analyse, à ces problèmes de transport, même s'ils sont envisagés dans un sens large.

C'est dire que le contrat de développement débordera le domaine exploré dans le présent document de réflexions. Par ailleurs le contrat de développement comportera vraisemblablement plusieurs phases, concernant tant des réalisations que des études destinées à préparer l'avenir.

/ I - QUE VA-T-IL SE PASSER ? /

Ce qui va se passer a été déjà détaillé, tant lors de l'audition des représentants de la S.N.C.F. par certains des conseils généraux, que lors des débats devant le C.E.S. Aussi a-t-on cherché seulement ici à le figurer de façon schématique, en appelant "hier" ce qui est encore pour quelques années la réalité présente, et "demain" la situation et les hypothèses qui peuvent prévaloir après 1989-1990.

HIER : UNE COHESION REGIONALE DEJA INSUFFISAMMENT ASSUREE

Hier, c'est à peu de choses près la situation qui fut longuement analysée lors de l'élaboration du Schéma régional de transports collectifs de personnes (S.R.T.P.) adopté le 30 septembre 1977 par le conseil régional.

Les conclusions sur lesquelles repose ce document d'orientation sont très simples :

I - La région Centre est traversée par de puissants couloirs radiaux, reliant Paris à la province lointaine.

II - Entre ces grands couloirs, et pour se limiter aux transports collectifs, les relations transversales constituant le "maillage" régional, qui ne fut jamais très performant, ont dépéri gravement au cours des 20 dernières années, exception faite de Bourges - Tours. Ce maillage ne joue plus son rôle d'animation de la Région. Le transport collectif fonctionne aujourd'hui essentiellement par rapport à Paris, créant une situation particulière, que les géographes de l'université d'Orléans ont défini depuis à travers un terme nouveau : "la province proche".

La "province proche", ce n'est plus - ou pas encore - la grande banlieue. Mais l'évolution de la grande banlieue renseigne sur l'évolution probable de la province proche, au fur et à mesure que s'amélioreront les performances des grandes radiales.

III - Ne pouvant consacrer aux transports collectifs que des moyens modestes, la région Centre se fixait en 1977 deux thèmes prioritaires :

1 - Rétablir des liaisons transversales efficaces.

Il s'agissait en pratique de reconstituer le maillage transversal là où il s'était par trop affaibli.

2 - Mieux tirer parti des liaisons nationales existantes.

En effet certaines grandes radiales jouent, sur une partie de leur tracé, un rôle régional important ; le meilleur exemple en est évidemment la relation Tours - Blois - Orléans. Pour quelques années encore cette relation est incluse dans le grand itinéraire ferroviaire Paris - Bordeaux (itinéraire qui reste le plus performant de France, on le sait trop peu, après aujourd'hui le T.G.V. Sud-Est).

L'ensemble des orientations du S.R.T.P. est résumé dans la carte schématique I, ainsi que dans son titre, Hier : favoriser la cohésion régionale en s'appuyant sur l'existant.

DEMAIN : LE T.G.V.

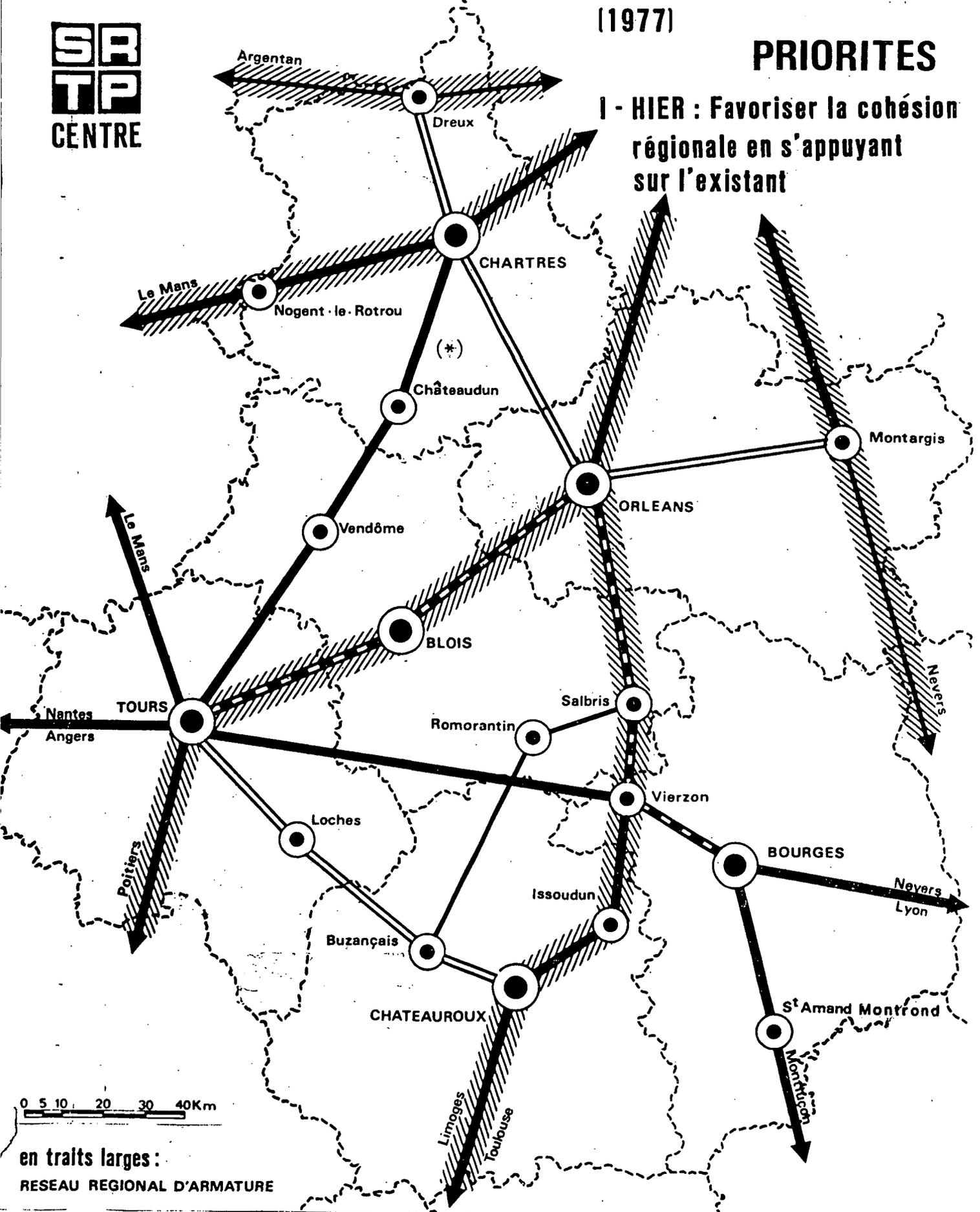
Demain, c'est ce que figure la carte schématique II : une nouvelle radiale, encore plus puissante, relie Bordeaux et Tours à Paris, ainsi que le Mans à Paris ; c'est l'Y du T.G.V. Atlantique, dont les deux branches se séparent aux environs de Courtalain.

TRANSPORTS COLLECTIFS DE PERSONNES (1977)

**SR
TP**
CENTRE

PRIORITES

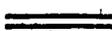
I - HIER : Favoriser la cohésion régionale en s'appuyant sur l'existant



en traits larges :

RESEAU REGIONAL D'ARMATURE

Priorités :

-  Rétablir des liaisons transversales efficaces (fer ou car).
-  Mieux tirer parti des liaisons ferroviaires nationales existantes.

 Grands couloirs nationaux de communication (rail).

(*) Voie ferrée en service entre Châteaudun et Tours (ligne Tours-Vendôme-Voves-Brétigny-Paris) ; fermée actuellement à tout trafic entre Voves et Chartres.

Favorisant prioritairement les échanges avec Paris, au même titre que les autres radiales parcourant déjà la région Centre, celle-ci y ajoute une particularité : elle court-circuite, elle "shunte" deux radiales préexistantes. C'est même sa raison d'être, puisqu'elle a pour but de les dégager d'un trafic devenant incompatible à terme avec leurs caractéristiques.

Certes, la S.N.C.F. s'engage à maintenir une offre ferroviaire comparable à l'actuelle sur les lignes "shuntées", et il n'y a aucune raison de mettre en doute cet engagement. Néanmoins il faut observer tout de suite que :

1 - Pour y parvenir, la S.N.C.F. devra réexaminer complètement le mode d'exploitation, en engageant un matériel réversible, constitué probablement de rames Corail du type actuel, ou éventuellement de rames automotrices Z 7300 (dites Z 2), ceci du moins sur l'axe ligérien ; ainsi peut-elle espérer réduire ses coûts d'exploitation en proportion de la baisse du trafic, sans pour autant réduire sensiblement l'offre, voire même en la répartissant mieux sur la journée.

Soulignons qu'un tel réexamen sera grandement facilité par :

- la souplesse d'exploitation que réintroduira le T.G.V. sur les lignes existantes, en les libérant d'un certain nombre de trains qui les empruntent actuellement - parfois sans arrêt dans notre Région ;
- la libération concomitante du matériel aujourd'hui nécessaire à ces trains, matériel dont une partie est apte à 200 km/h.

2 - Blois sera, en temps de trajet, plus éloigné de Paris que Tours, et qu'Orléans bien sûr ; ce ne sera pas un cas unique, loin de là.

3 - Si la voie ferrée Tours - Blois - Orléans, apte à 200 km/h sur plus de 80 % de sa longueur, n'était plus alors parcourue que par du matériel apte seulement à 160 km/h, il y aurait sous-utilisation d'une capacité technique déjà existante, sous-utilisation dont on ne peut certainement pas se désintéresser (de même d'ailleurs pour Etampes - Orléans, à l'exception de quelques trains "C 200" à destination de Toulouse, dont certains peut-être desserviront Châteauroux, mais généralement pas Les Aubrais ni Vierzon).

4 - Les relations Chartres - Paris et Orléans - Paris, désormais dégagées des grands trains interrégionaux, accentueront par la force des choses leur caractère de lignes de très grande banlieue ; les électrifications Dreux - Paris (mise en service le 30 septembre 1984) et Montargis - Paris (envisagée) iront dans le même sens.

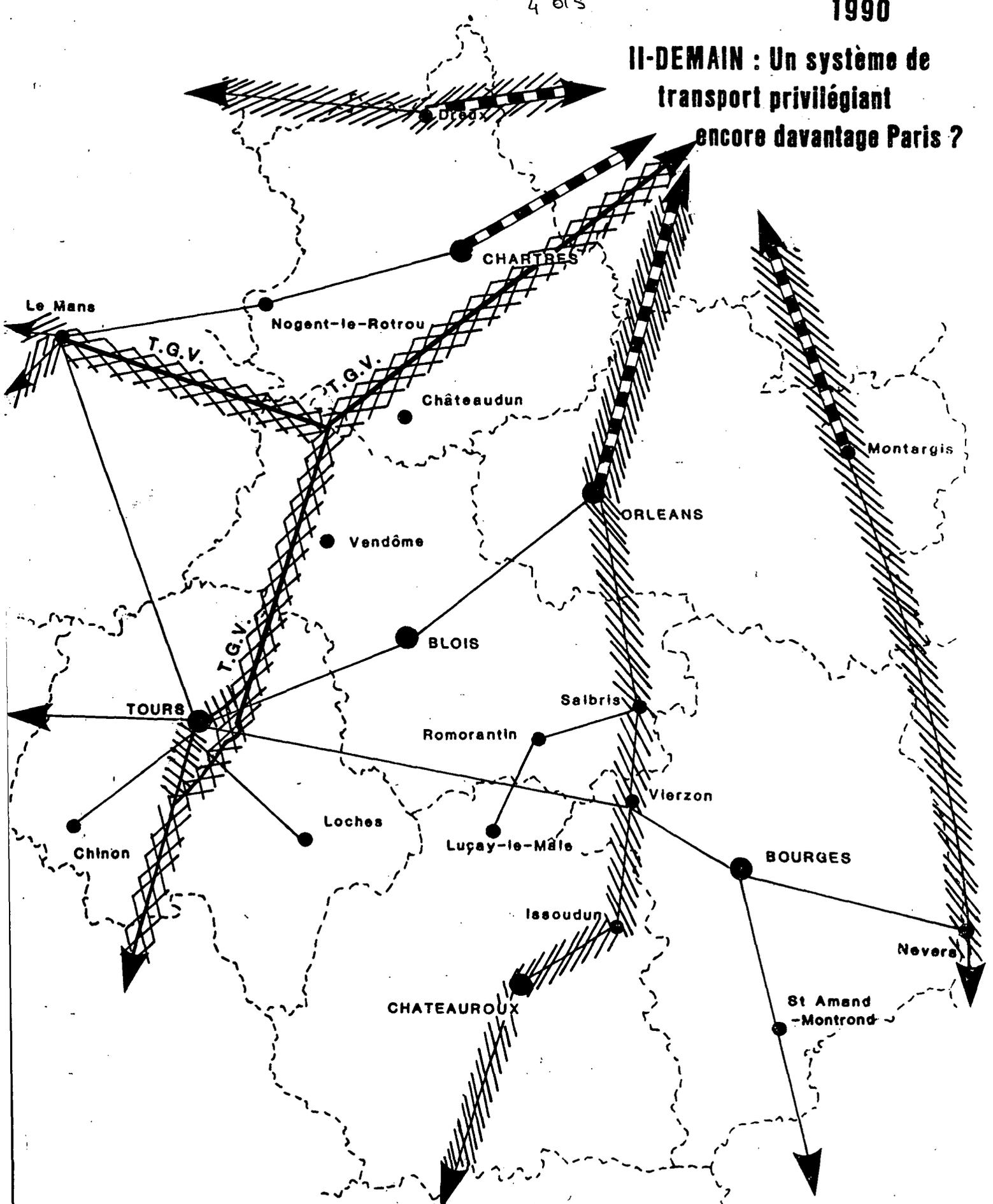
Résumant schématiquement ces faits principaux, la carte II a pour titre Demain : un système de transport privilégiant encore davantage Paris ?

Tout ceci est à présent inscrit dans la prévision nationale et se mettra en place, comme de soi-même, à des variantes près, au cours des 9e et 10e plans.

Mais est-ce à dire que face à ces évolutions profondes, et inévitables, on ne pourrait maintenant plus rien d'autre qu'une négociation serrée le long de la ligne à construire ?

4 bis

II-DEMAIN : Un système de transport privilégiant encore davantage Paris ?



Grands couloirs nationaux de circulation (rail):

-  Très importants
-  Importants
-  Axes lourds de la couronne parisienne
-  Autres services ferroviaires de voyageurs

0 5 10 20 30 40km

DEMAIN : DES POSSIBILITES NOUVELLES

Bien au contraire, si l'attention s'attarde sur la carte de la région Centre, demain apparaît encore plus riche de possibilités qu'il ne soulève d'appréhensions.

Regardons en effet sous leur aspect positif des réalités que nous avons vues surtout jusqu'ici sous leur aspect négatif.

Demain :

- la ligne Orléans - Paris, apte à 200 km/h sur 52 km, cesse d'être saturée ;
- la ligne Tours - Blois - Orléans, l'axe ligérien, cesse également de l'être, tout en restant apte à 200 km/h (sur 93 km) ;
- la transversale Tours - Vierzon - Bourges - Nevers est électrifiée, et apte au moins à 160 km/h ;
- la ligne Orléans - Vierzon - Châteauroux, déjà apte à 200 km/h sur 70 km (ce fut la première en France) est bien dégagée, du fait notamment de la plus grande souplesse d'exploitation qui est apparue sur son prolongement, d'Orléans à Paris, ou sur ses correspondances, à Orléans, avec les rames Tours - Paris.

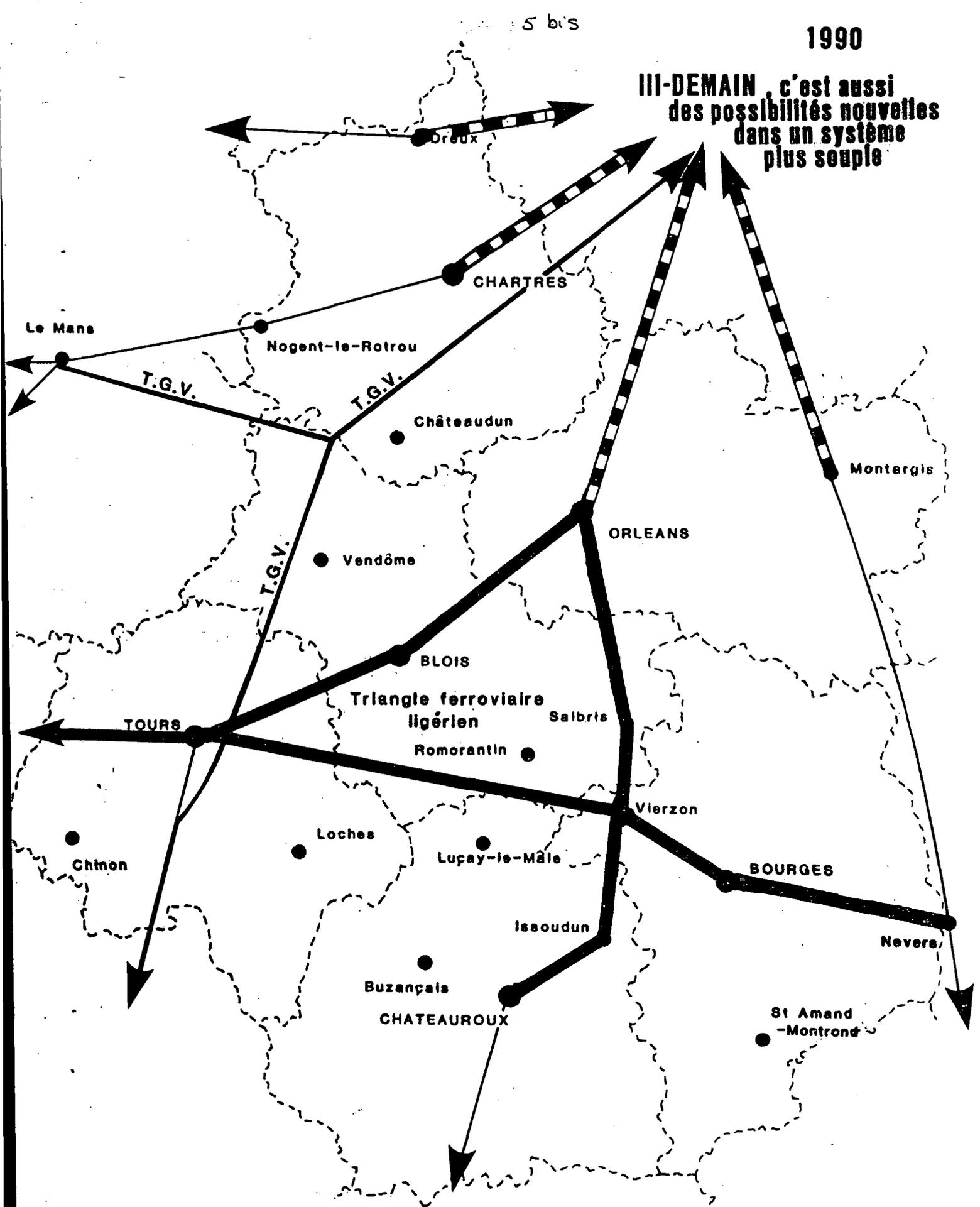
Reportons-nous à la carte schématique III : il existe là les éléments constitutifs de ce qu'elle appelle le Triangle ferroviaire ligérien. Ils justifient son titre : Demain, c'est aussi des possibilités nouvelles, dans un système plus souple.

UNE CHANCE A SAISIR : LE TRIANGLE FERROVIAIRE LIGERIEN - Imaginons électrifié le triangle ferroviaire Orléans - Tours - Bourges. Considérons ses prolongements, également électrifiés, vers Paris bien entendu, mais aussi vers Châteauroux, voire Limoges, vers Nevers, et même vers Saumur.

Supposons en service sur cet ensemble un matériel de bon confort, apte à des accélérations importantes, atteignant ainsi rapidement 200 km/h ; réversible ; souple : assurant, avec une capacité adaptée, aussi bien des directs à marche tendue que des services à arrêts fréquents. On peut dès lors viser trois buts essentiels.

1 - Rétablir l'équilibre entre villes ligériennes - Prévoyons, en fonction de la demande au sein de l'agglomération orléanaise comme de la capacité des parkings, un certain nombre de rames desservant Orléans sans arrêt aux Aubrais ; d'autres rames "ciblant" au contraire les Aubrais, quitte à terminer à Orléans si c'est utile à une part complémentaire de la clientèle, ou de nature à faciliter le service ferroviaire.

**III-DEMAIN, c'est aussi
des possibilités nouvelles
dans un système
plus souple**



-  : Axes lourds de la couronne parisienne
-  : Infrastructures ferroviaires lourdes, disponibles pour une armature régionale fortement structurante : "le triangle ferroviaire ligérien"

Orléans peut être alors à 50 mn de Paris (1), Blois à environ 1 h 10 : un premier équilibre est déjà rétabli dans les relations des villes ligériennes avec Paris.

On objectera que l'insertion dans le trafic de banlieue, à partir d'Etampes, oblige à des détentés d'horaires. A quoi servirait la ligne nouvelle si une marge suffisante n'était pas durablement acquise dans ce domaine, après le transfert sur le T.G.V. des clientèles tourangelle et interrégionale ? Les calculs prévisionnels de la S.N.C.F. sont supposés bien faits, et les détentés actuelles considérablement réduites.

2 - Rétablir les équilibres intra-régionaux - Des progrès techniques décisifs sur le Triangle ferroviaire ligérien, non seulement contre-balanceraient l'influence du T.G.V. Atlantique, mais surtout constitueraient en eux-mêmes une excellente réponse à la nécessité de renforcer la cohésion régionale.

En outre, ils offriraient, par Tours (ou St-Pierre-des-Corps) un accès très rapide vers Paris à des villes comme Saumur, Amboise, Montrichard.

Ces mêmes progrès permettraient peut-être aussi d'améliorer les relations entre Orléans d'une part, Angers, Nantes et même Le Croisic d'autre part, selon un souhait des deux Régions.

3 - Structurer "la province proche" - Paris avance ses radiales ; qu'on maille en même temps un système équilibré et de haute productivité à travers les espaces qui séparent les radiales, et demain, au lieu d'avoir la structure "en entonnoir" de la grande banlieue parisienne, la province proche offrira aux activités humaines un tissu en lui-même vivant, vivant à son heure, et non pas à l'heure du train pour Paris...

Si ces vues sont séduisantes, sont-elles pour autant réalistes ?

Tenter de répondre à cette question, c'est déjà dresser la liste de tous les problèmes à approfondir ; c'est faire un premier pas vers ce contrat de développement qui fait l'objet de notre réflexion présente.

/ II - QUE PEUT-ON FAIRE ? /

Que peut-on faire ? Notre réponse distinguera successivement, en se limitant tout d'abord aux aspects techniques :

1 - les axes ferroviaires principaux ;

(1) - Depuis le 30 septembre 1984 le train rapide 177, composé de voitures de grand confort aptes à 200 km/h, et qui dessert Les Aubrais le vendredi, assure le parcours Paris - Les Aubrais en 54 minutes.

2 - le maillage complémentaire ou proprement régional ; ce dernier comprend notamment les relations par autocar express déjà créées, ou envisagées, comme suite au schéma régional adopté en 1977.

1 - LES AXES FERROVIAIRES PRINCIPAUX

Les axes ferroviaires principaux, ce sont essentiellement, pour la région Centre et selon l'analyse qu'on vient de faire au long des pages précédentes :

- les relations avec Paris ;
- le Triangle ferroviaire ligérien et ses prolongements.

On traitera les uns et les autres comme un seul ensemble, susceptible peut-être de solutions communes.

DES POSSIBILITES CONSIDERABLES - Dans un document quelque peu oublié, mais d'un grand intérêt (2), la S.N.C.F. proposait dès 1969 de réduire à 45 mn la durée du trajet de Paris - Austerlitz aux Aubrais, à la vitesse limite de 200 km/h, avec une fréquence de 15 mn aux heures de pointe. Une seconde hypothèse prévoyait une durée de 39 mn seulement, à la vitesse limite de 250 km/h, et une fréquence de 10 mn aux heures de pointe.

Le trafic moyen envisagé par le groupe d'étude auquel répondait de la sorte la S.N.C.F. était de l'ordre de 5 000 voyageurs par jour et par sens. Un tel trafic demeure certainement plus que double des flux actuellement échangés par l'agglomération d'Orléans et la capitale grâce au rail. Ainsi s'expliquent les fréquences très élevées incluses dans ces deux hypothèses. Même en espérant d'une amélioration aussi considérable de l'offre une très forte induction de trafic, de telles fréquences semblent aujourd'hui encore assez peu réalistes.

Les propositions de la S.N.C.F. étaient accompagnées d'évaluations financières conséquentes, surtout pour la variante à 250 km/h. Cependant ces évaluations apparaissaient, dès l'époque, nettement moins coûteuses que le projet d'aérotrain alors à l'étude.

Bien entendu des estimations aussi anciennes n'ont plus guère de valeur. Techniquement même, la solution avancée pour atteindre 250 km/h (des rames analogues à celles de l'actuel T.G.V., mais à caisses inclinables) est probablement dépassée.

Néanmoins retenons que dès 1969 on pouvait envisager, moyennant des équipements dont une partie au moins a certainement été réalisée depuis, de "faire" Paris - Les Aubrais en 45 mn.

(2) - Groupe d'étude des transports collectifs rapides de voyageurs - Projet de rapport du groupe d'études, 8 décembre 1969 ; annexe V : pré-étude sur Paris - Orléans.

Nos 50 mn sur Paris - Orléans, sans arrêt aux Aubrais, sont donc plausibles. L'est aussi, par voie de conséquence, le temps avancé pour Paris - Blois sans arrêt : 1 h 10, temps que réalisent d'ailleurs déjà à peu près, et depuis de nombreuses années, les meilleurs trains "C 200" circulant entre Paris et Bordeaux.

Bien plus, ces temps sont sans doute perfectibles.

On les considèrera donc comme le minimum à atteindre.

Mais avec quel matériel ?

LE MATERIEL - Sur l'axe ligérien, la S.N.C.F. emploie actuellement :

- des rames de banlieue Z 5100, inoxydables, retirées de la région parisienne, aptes seulement à 120 km/h, et de confort succinct (3) ;
- des éléments automoteurs à deux caisses Z 7300, dits Z 2, tout récents, aux performances excellentes et de très bon confort ; comme les Z 5100, ces éléments sont principalement affectés aux dessertes locales ; les Z 2 peuvent néanmoins atteindre 160 km/h ;
- des rames Corail réversibles de grande capacité, très confortables, aptes à 160 km/h ; ces rames peuvent assurer des marches Tours - Paris, avec trois arrêts intermédiaires, en un peu plus de deux heures ; en revanche elles sont lentes sur des marches à arrêts fréquents (4) ;
- des trains classiques.

Demain, sur l'axe Tours - Blois - Orléans - Paris, il faudra compenser la perte du trafic Tours - Paris, reporté pour l'essentiel sur le T.G.V., sans abaisser sensiblement l'offre ; donc très vraisemblablement :

- capter toute la clientèle potentielle des arrêts intermédiaires ;
- proposer pour Orléans et Blois, au moins à certaines heures, des temps de parcours encore améliorés, ainsi que nous l'avons envisagé page 6 ;

(3) - Les rames Z 5300, plus récentes et plus rapides, autrefois engagées dans des marches Tours - Orléans - Paris, ne reviennent plus qu'occasionnellement sur nos lignes.

(4) - Environ 1 h 30 pour des marches Tours - Orléans, soit 116 km, avec sept arrêts intermédiaires. Dès le schéma régional de 1977, le même trajet était envisagé en 1 h 14, avec les mêmes arrêts, grâce à du matériel Z 5300, pourtant moins performant que l'actuel Z 2.

- avoir les moyens d'une gestion souple et de haute productivité.

Ainsi posé le problème apparaît complexe. Son étude approfondie sera demandée à la S.N.C.F., sans exclure une évolution vers un matériel unique, dérivé d'une des séries actuellement construites, et utilisable sur l'ensemble du Triangle ferroviaire ligérien, après sa complète électrification, comme dans d'autres Régions appartenant à la "province proche".

LES INFRASTRUCTURES - C'est par simple commodité dans l'exposé qu'on a parlé du matériel avant d'aborder les problèmes touchant aux infrastructures. En effet tout va dépendre de ces dernières : pas de triangle ferroviaire, offrant à un matériel homogène la chance d'une productivité élevée, sans homogénéité au moins comparable dans les infrastructures. Et là se pose tout de suite le problème de l'électrification Tours - Vierzon - Bourges - Nevers.

L'électrification : des choix implicites - Décidée au cours des récentes années, l'électrification complète de la transversale Nantes - Lyon (effective seulement de Nantes à Tours) a été différée depuis.

Cette mesure a soulevé peu de réactions jusqu'ici dans la région Centre. On y a vu la matérialisation des compressions budgétaires survenues entre temps.

De fait, il y a eu, comme dans d'autres domaines, un ralentissement du rythme des électrifications. Mais il faut aussi percevoir que le T.G.V. bouleversera sans doute assez vite la "stratégie" de ces dernières, car électrifier dans le prolongement du T.G.V. apporte l'assurance de gains de temps substantiels, sans rupture de charge. Ainsi par exemple électrifie-t-on déjà Lyon - Grenoble, dans le prolongement du T.G.V. Sud-Est.

Quant au T.G.V. Atlantique, il va "induire" fort probablement l'électrification de Poitiers - La Rochelle, et justifier pleinement celle de Rennes - St Brieuc (mise sous tension envisagée pour 1987), vers Brest, comme celle de Nantes - Le Croisic (qui entrera en service en mai 1986).

Certaines électrifications deviendront encore plus "rentables", en termes comptables et du point de vue de l'exploitant, du fait d'un concours financier de la Région ou des autres collectivités intéressées. C'est le cas pour Poitiers - La Rochelle, inscrit dès le 9e plan au contrat Etat-région Poitou-Charentes.

Electrification et modernisation - Il faut se rappeler également que le terme d'électrification recouvre une réalité beaucoup plus complexe que le seul changement de mode de traction, déjà par lui-même générateur d'importants avantages. L'électrification obligeant à modifier le gabarit, ainsi que très souvent la signalisation, c'est l'occasion de travaux qui accroissent la plupart des caractéristiques de la ligne concernée : vitesse autorisée, débit, tout en réduisant la gêne occasionnée aux riverains (suppression des passages à niveau, pour tout ou partie, élargissement des passages supérieurs vétustes, etc.).

L'électrification, c'est donc également la modernisation, ce qui explique son coût, mais aussi que la ligne passe finalement à un niveau largement supérieur quant à ses performances et sa compétitivité, ce qui est vrai du trafic des voyageurs comme du trafic des marchandises. Du point de vue du trafic des marchandises l'intérêt d'une transversale Lyon-Nantes entièrement électrifiée devrait être également reconnu et pris en compte.

Observons enfin que la modernisation de cette transversale permettrait sans doute, en raison du relief et du tracé (l'un et l'autre souvent favorables), d'y équiper pour la marche à 200 km/h de nouvelles sections, au fur et à mesure du moins qu'évoluera la signalisation.

Quelques conclusions utiles - Reste à tirer des données qu'on vient de rappeler quelques premières conclusions.

1 - Les électrifications étendant les dessertes par T.G.V. peuvent se voir attribuer de fait, dans le proche avenir, la priorité sur les électrifications de lignes transversales.

2 - Cette "nouvelle donne", liée elle-même à une technique nouvelle, le T.G.V., risque de renforcer encore la concentration vers Paris du réseau ferroviaire national.

3 - La région Centre pourrait donc craindre que la priorité donnée naguère à l'électrification de la transversale Nantes - Lyon ne soit différée d'année en année, sauf si l'on fait prévaloir que de Tours à Nevers, cette électrification va contribuer au contraire à rééquilibrer un système de transport que le T.G.V. transforme, et à qui il donne, ne serait-ce qu'en dégageant les voies les plus chargées, des chances nouvelles.

4 - On ajoutera que l'électrification complète de la relation Vierzon - Saincaize, rejoignant l'électrification Nevers - Saincaize - St Germain-des-Fossés, réaliserait un itinéraire presque entièrement électrifié entre Paris et Clermont-Ferrand, via Orléans et Vierzon, en attendant l'électrification totale de la ligne dite du Bourbonnais (Paris - Clermont-Ferrand via Montargis et Nevers ; entre Clermont-Ferrand et Paris, la distance par Vierzon n'est supérieure que de 25 km à la distance par Montargis : 445 km, contre 420 ; d'Etampes à Vierzon, l'infrastructure est déjà apte sur 122 km à la vitesse de 200 km/h, ce qui n'est pas actuellement le cas sur la ligne du Bourbonnais).

5 - On ajoutera enfin que l'électrification de la section Vierzon - Bourges permettrait peut-être de reporter de Vierzon à Bourges le changement de traction pour les rames circulant entre Montluçon et Paris. Ceci est à étudier en liaison avec la région Auvergne. Il pourrait en résulter, grâce à de meilleurs temps et de meilleures fréquences entre Paris et Bourges :

- une meilleure desserte Paris - Bourges, Orléans - Bourges, Bourges - St Amand-Montrond, voire même Paris - Montluçon (Actuellement les trains circulant entre Paris et Montluçon doivent emprunter le raccordement de Pont-Vert, à 6 km seulement de la gare de Bourges, évitant celle-ci, et ne desservant de ce fait que St Florent, à 16 km de Bourges) ;

- la possibilité de donner Bourges comme terminus (ou origine) aux circulations locales Orléans - Vierzon, actuellement sous-utilisées.

PREMIERS ELEMENTS POUR UN CONTRAT DE DEVELOPPEMENT - En ce qui concerne les axes principaux et très brièvement résumés, les premiers éléments pour un contrat de développement pourraient donc être, outre l'étude de matériels aussi parfaitement adaptés que possible au futur système ferroviaire ligérien (étude qui sera demandée à la S.N.C.F.) :

- le réexamen du calendrier de l'électrification Tours - Nevers, sans omettre l'éventualité de dessertes rapides Paris - Clermont-Ferrand par Vierzon, ni même de dessertes Paris - Montluçon via Bourges, sur une infrastructure désormais dégagée, du moins à l'horizon 1990 ;
- la bonne connaissance des flux échangés entre les villes principales de la région Centre et des Régions avoisinantes, ce qui suppose de nouvelles enquêtes, analogues à celles qui furent effectuées en 1972 et 1973 pour l'élaboration du S.R.T.P., puis en 1978 pour leur mise à jour ; de telles enquêtes en effet sont une base indispensable à toute prévision sérieuse du trafic potentiel réel.

On notera que d'ores et déjà la S.N.C.F. envisage de mener très rapidement de telles enquêtes pour les flux de personnes échangés par train. Resterait donc à évaluer les flux échangés en voiture particulière sur les mêmes relations.

2 - LE MAILLAGE COMPLEMENTAIRE OU PROPREMENT REGIONAL

Ce qui précède ne signifie pas que les options retenues dans le S.R.T.P. adopté en 1977 par le conseil régional fussent injustifiées, mais seulement que la Région doit à présent réagir au plus vite et en priorité à un fait entièrement nouveau : le T.G.V. Atlantique.

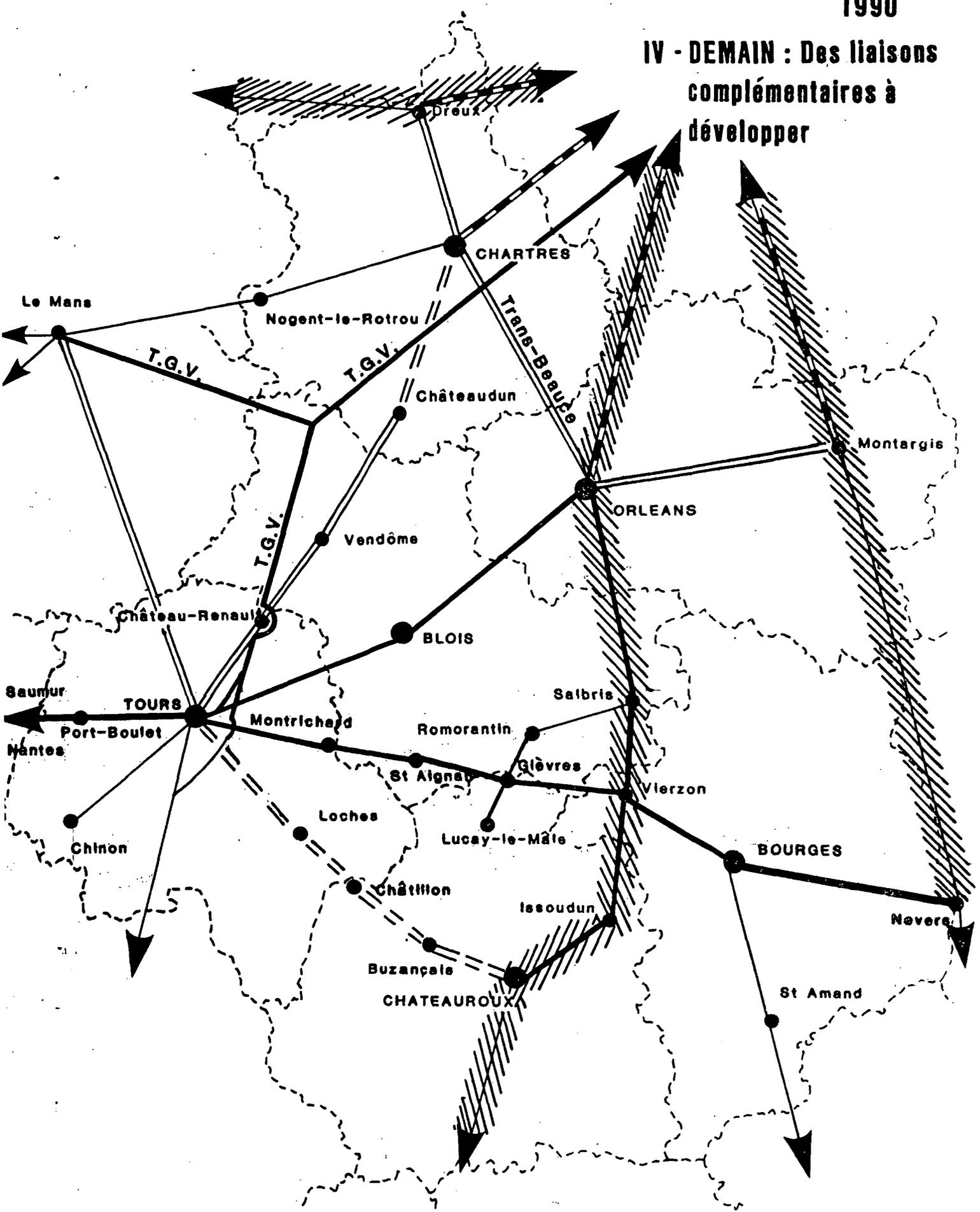
Par delà cette urgence nouvelle, on retrouve le souci premier de la Région, qui était de renforcer la cohésion de son système de transports collectifs. Les priorités correspondantes sont rappelées dans la carte schématique IV, Demain : des liaisons complémentaires à développer.

On peut y distinguer trois types de problèmes, dont certains ont reçu ou vont recevoir un début de solution. Ce sont :

- l'étoile régionale de Tours ;
- l'étoile régionale d'Orléans ;
- la "bretelle" Tours - Le Mans.

1990

IV - DEMAIN : Des liaisons complémentaires à développer



== Maillage complémentaire dont le développement est à étudier (rail ou route)
 == Sections de ce maillage sur lesquelles n'existe actuellement aucun service du niveau requis

0 5 10 20 30 40Km

L'ÉTOILE REGIONALE DE TOURS - L'étoile ferroviaire de Tours va prendre une importance encore plus marquée, avec vis à vis des voyageurs trois niveaux d'activités très imbriqués :

- le niveau national, c'est à dire principalement la ligne du T.G.V., la transversale Nantes - Lyon, et les trains inter-régionaux classiques, notamment de nuit, qui continueront d'emprunter l'actuelle ligne Paris - Bordeaux via Orléans et Tours ;
- le niveau régional, avec l'axe ligérien : Orléans - Tours, Angers - Saumur - Tours ; avec aussi l'axe de la vallée du Cher, l'ensemble étant inclus dans les axes ferroviaires principaux dont on a déjà parlé précédemment ; mais aussi avec des liaisons complémentaires comme Châteauroux - Tours, et Tours - Paris par Vendôme et Châteaudun, sur lesquelles le S.R.T.P. de 1977 insistait à juste titre ;
- le niveau local enfin, ensemble de liaisons ferroviaires et routières intéressant essentiellement l'Indre-et-Loire et l'agglomération tourangelle.

On traitera ici des liaisons complémentaires, ainsi que du niveau local dans la mesure où il concerne la Région, ou peut avoir des incidences sur elle.

Les liaisons complémentaires - Le problème majeur est celui de la liaison Tours - Vendôme - Châteaudun - Paris.

La liaison Tours - Vendôme - Châteaudun - Paris va perdre, par la création d'une gare T.G.V. près de Vendôme, une part certainement importante de son trafic. Le C.E.S. a attiré l'attention sur ce grave problème. Il ne s'agit pas de mettre en doute l'engagement de la S.N.C.F. de maintenir intégralement sur la ligne actuelle l'offre préexistante, du moins entre Châteaudun et Paris (5). Il s'agit de refuser la logique du déficit permanent, structurel. Cette logique est d'autant plus à écarter qu'on s'orientera, au moins à la longue, vers le conventionnement par les Régions de telles lignes, et que pour les Régions de tels déficits apparaîtront plus inacceptables encore que pris, comme actuellement, dans la masse considérable des contributions que verse annuellement l'Etat à la S.N.C.F.

On maintient donc ici que la création d'une gare T.G.V. à Vendôme pose le problème de l'avenir de la ligne préexistante. Il convient pour y faire face en toute clarté :

- d'étudier au plus vite le trafic qui sera détourné à Vendôme de la ligne ancienne ;

(5) - Offre encore assez médiocre malgré de récents efforts, mais qui serait améliorée à l'horizon T.G.V. : la S.N.C.F. envisage des gains d'environ 10 mn sur la durée du trajet entre Châteaudun et Paris (actuellement de l'ordre de 1 h 35 à 1 h 40 pour les services directs ; la distance est de 134 km) ; de même envisage-t-elle un meilleur confort, grâce à du matériel neuf.

- d'étudier de façon précise la solution proposée dès 1977 par la région Centre, à savoir le raccordement à Chartres, par Voves, grâce à 25 km de voie ferrée à moderniser complètement, mais encore existants, de la ligne ancienne ; cette variante dégagerait d'ailleurs certainement des emprises pour le T.G.V., entre Voves et Auneau, réduisant d'autant l'impact sur l'agriculture riveraine, et offrirait peut-être aussi de bonnes opportunités dans le domaine des marchandises.

La Région quant à elle a besoin de connaître le trafic ferroviaire régional potentiel sur les relations que le changement d'itinéraire créerait entre Chartres et Tours, entre Vendôme, Châteaudun, Bonneval et Chartres, relations dont l'intérêt régional et local semble a priori certain.

La liaison Châteauroux - Châtillon - Loches - Tours - Le S.R.T.P. avait prévu la réutilisation dans sa totalité de la voie ferrée toujours existante, mais pour des circulations express seulement, le trafic omnibus étant entièrement confié (sous tarification unique et avec des points de correspondance) à l'autocar.

Ce projet s'est enlisé. La mise de Tours à environ une heure de Paris lui donne certainement un intérêt nouveau : Loches pourrait être mis à environ 40 mn de Tours, c'est à dire aussi à environ 1 h 50 de Paris ; Châtillon-sur-Indre serait dans ce projet à environ 2 h 10 de Paris, contre au mieux 3 h 20 environ via Châteauroux (et si bien sûr ce même projet se réalisait, avec des correspondances appropriées ; car par les autocars actuels, on dépasse couramment... 5 h, avec il est vrai de longues attentes à Châteauroux).

La mise à jour de l'étude faite lors de l'élaboration du S.R.T.P., sur la base d'un devis établi par la S.N.C.F., doit donc être effectuée.

Le niveau local - On passe ici, en tout état de cause, dans le domaine de compétence des départements et communes.

Néanmoins des problèmes se posent à une échelle telle que l'appui financier de l'Etat comme de la Région ne peut a priori être exclu ; citons par exemple l'accès et le stationnement à Tours ou St Pierre-des-Corps, dans "l'interface" voiture individuelle (ou taxi, ou autobus, autocar) - T.G.V.

Le groupe d'études constitué comme suite au voeu adopté le 25 juin 1984 par le conseil régional pourrait être le lieu où s'établirait le plus commodément le repérage et la programmation de telles actions complémentaires de niveau local. Certaines d'entre elles au moins pourraient trouver leur place dès le premier contrat de développement à conclure entre l'Etat et la Région sur les incidences du T.G.V.

L'ETOILE REGIONALE D'ORLEANS - Comme pour Tours, on distinguera les trois niveaux, national, régional, local :

- le niveau national, au contraire de Tours, est appelé à décroître en importance ; en subsistera surtout l'axe Paris - Orléans - Toulouse, et aussi quelques trains classiques, surtout de nuit, à destination du Sud-Ouest ;
- le niveau régional au contraire s'accroît beaucoup, si du moins Orléans devient le sommet, ouvrant vers Paris, du Triangle ferroviaire ligérien : Orléans, Tours, Vierzon, et de ses prolongements vers Bourges, Châteauroux, etc. ; il a été traité plus haut de ce problème à propos des axes ferroviaires principaux ; restent les liaisons complémentaires, déjà étudiées par le S.R.T.P. de 1977, à savoir Dreux - Chartres - Orléans et Montargis - Orléans ;
- le niveau local, dont comme à Tours certains problèmes peuvent prendre une importance suffisante pour justifier l'intérêt de l'Etat et de la Région.

On traitera ici aussi des liaisons complémentaires, puis du niveau local.

Les liaisons complémentaires - Dans ce domaine heureusement, le S.R.T.P. a reçu depuis 1977 un commencement de réalisation.

La liaison Dreux - Chartres - Orléans par autocars express est réalisée, même si elle demeure perfectible. L'E.P.R. y a contribué. Il faut dire - car on entend parfois le contraire - que cette expérience est très encourageante, et aboutit à une croissance importante et régulière du trafic, avec pour corollaire la réduction progressive du surcoût supporté par l'Eure-et-Loir.

La liaison Montargis - Orléans fait depuis le 1er septembre 1984 l'objet d'une expérimentation sur la base d'un service direct d'autocars express, dont on peut envisager les développements avec optimisme.

Le niveau local - Comme pour Tours, le problème primordial apparaît être celui de "l'interface", à Orléans et aux Aubrais, entre système de transport ferroviaire et trajets d'approche ou terminaux, qu'il s'agisse des voitures individuelles (voirie et parkings appropriés), des trains, des autobus et autocars (quais bien situés et protégés, à proximité immédiate du rail, ainsi que pour la gare routière).

Le groupe d'études régional pourrait aussi, comme pour Tours, contribuer à mieux cerner ces problèmes pour le proche futur, et en dresser une liste prioritaire en vue du contrat de développement initial.

LA "BRETELLE" TOURS - LE MANS - Tours comme Le Mans vont être desservis par T.G.V. La ligne Tours - Le Mans va donc d'une part jouer un rôle important d'approche du T.G.V., comme d'autres lignes de niveau régional, mais encore ne peut-on exclure qu'elle permette certaines correspondances rapides entre le T.G.V. Ouest et le T.G.V. Sud-Ouest. Cette fonction éventuelle mérite une étude particulière, notamment quant aux flux qui pourraient en résulter.

MAILLAGE COMPLEMENTAIRE ET CONTRAT DE DEVELOPPEMENT - Rassemblons brièvement ce qui vient d'être dit à propos du maillage complémentaire ou proprement régional ; il est souhaitable que :

- soient étudiés au plus tôt les trafics respectifs des deux gares appelées dans le futur à desservir Vendôme ;
- soit étudié l'avenir de la ligne Tours - Vendôme - Châteaudun - Paris, et son raccordement éventuel par Voves à Chartres ;
- soit mis à jour le dossier de la relation Châteauroux - Loches - Tours ;
- soient repérées et programmées les actions nécessaires aux aménagements terminaux de l'étoile de Tours, dans la mesure où leur importance les ferait apparaître comme d'intérêt régional, et sur le voeu des collectivités maîtresses d'ouvrage ;
- soit poursuivie l'amélioration des liaisons par autocars express Dreux - Chartres - Orléans et Montargis - Orléans ;
- soient, comme pour Tours et sous les mêmes conditions, repérées et programmées les actions nécessaires aux aménagements terminaux de l'étoile d'Orléans ;
- soient analysées avec précision les fonctions futures du raccordement Le Mans - Tours, et que des actions soient éventuellement préparées en ce qui le concerne.

/ III - DE QUELS MOYENS DISPOSE LA REGION ? /

Les propositions d'orientations qu'on vient de lire sont avancées dans la perspective du contrat de développement demandé par le conseil régional dans sa délibération du 24 février 1984, rappelée au début de la présente note.

Ce qui précède montre clairement que les développements à envisager en matière de transports collectifs, après la décision de l'Etat de réaliser le T.G.V. Atlantique, imbriquent étroitement dans la région Centre le niveau national, le niveau régional (y compris ce qui concerne certaines des Régions limitrophes, principalement les Pays-de-la-Loire), le niveau départemental, et enfin le niveau communal, au moins pour ce dernier dans les grandes agglomérations, qui vont avoir à faire face à d'importants investissements.

S'il y a lieu d'ores et déjà d'explorer chacun des axes proposés, de façon à pouvoir avancer des hypothèses bien étayées lorsque viendront les négociations financières, il n'en reste pas moins que la Région dispose aussi d'ores et déjà de moyens réglementaires, découlant pour l'essentiel des textes d'application de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), notamment ceux qui précisent les conditions d'application de ses articles 22-I, et 29, 3e alinéa.

On trouvera en annexe II une note détaillée, faisant le point de ces dispositions réglementaires, et de leur articulation avec les compétences de l'Etat, comme des départements et communes.

V - Réseau ferroviaire à voie normale ouvert au service voyageurs

Mode de traction

1. Electrique

●-●-● Continu 1500V.

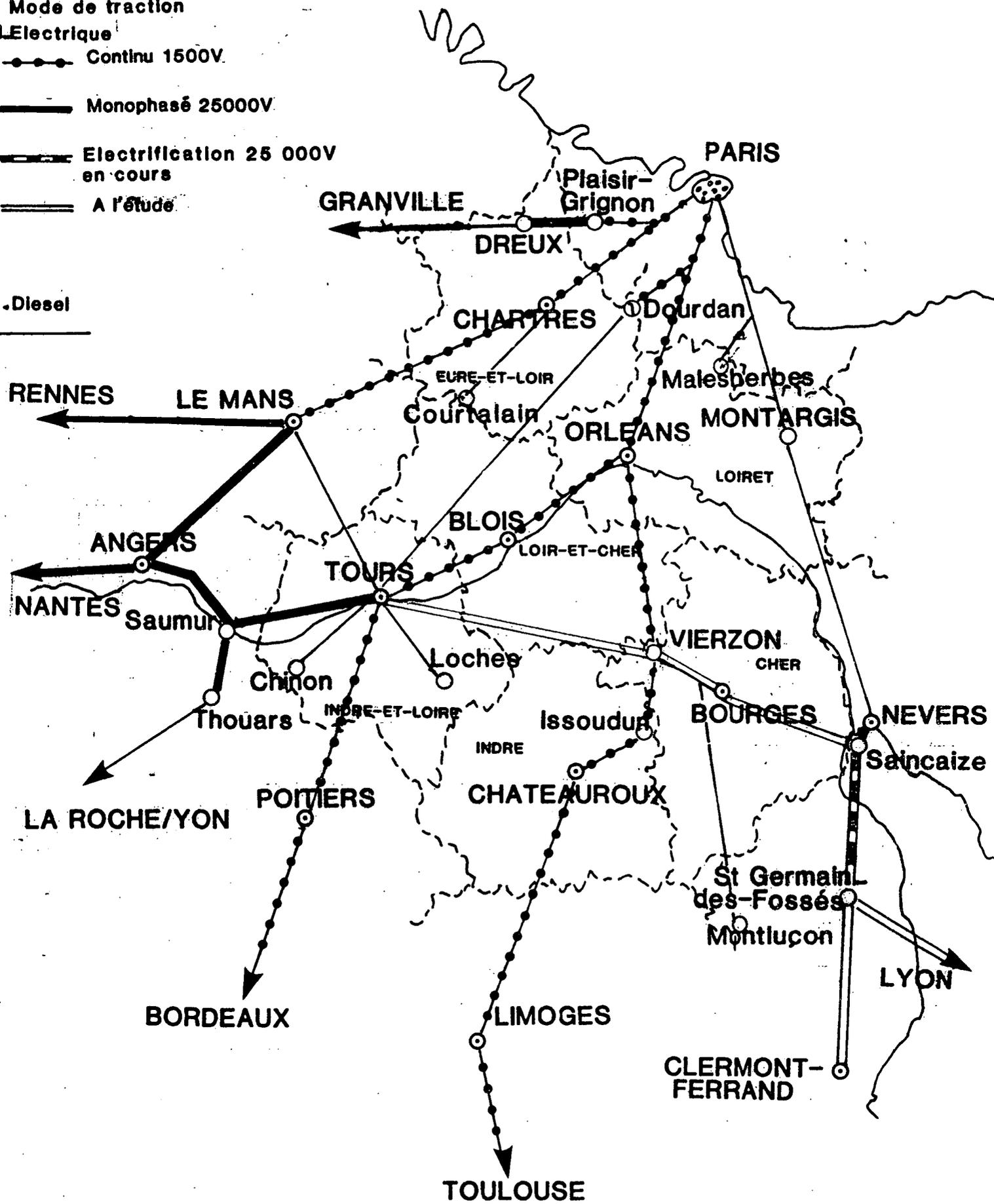
— Monophasé 25000V.

— Electrification 25 000V en cours

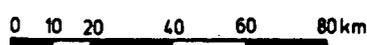
== A l'étude

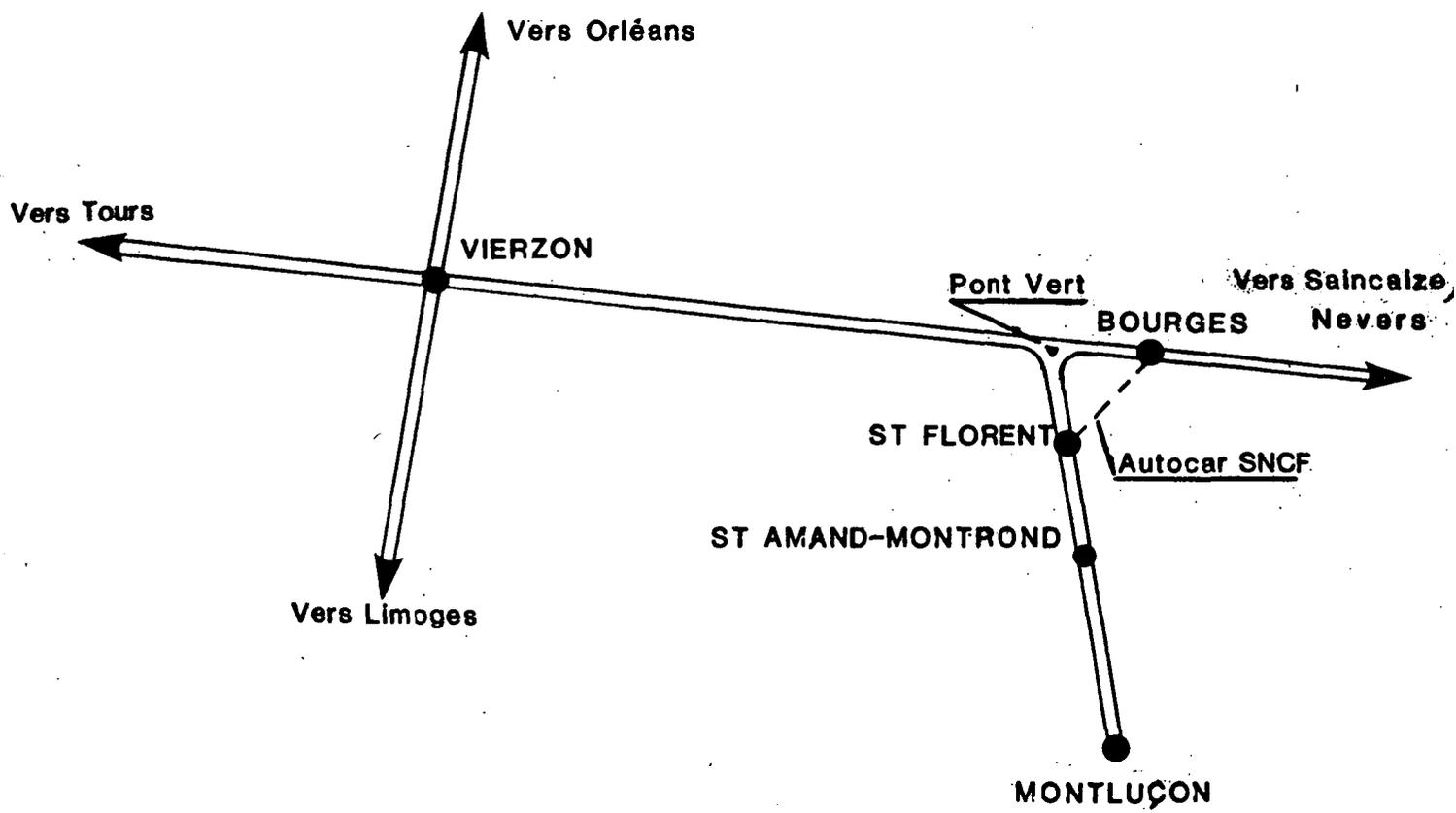
2. Diesel

—



Sept. 1984



VI - Carte schématique du réseau ferroviaire aux abords de Bourges

N° 84.03.03

GROUPE DE TRAVAIL TGV

Pour faire suite au voeu du 25 juin 84 adopté par notre Assemblée, le bureau du Conseil Régional du 23 juillet 84 a désigné les membres du groupe de travail ainsi que ses objectifs :

Ce groupe de travail a été installé le 27 août. Il a aussitôt défini son organisation et son programme de travail.

Sur proposition de M. Xavier DENIAU, le groupe sera composé d'une commission plénière comprenant les 14 conseillers régionaux et 6 conseillers économiques et sociaux, qui désignera 5 membres pour créer une commission permanente, 4 conseillers régionaux et 1 conseiller économique et social :

GROUPE PLENIER :

PRESIDENT

Xavier DENIAU
Président Délégué aux Transports
du Conseil Régional

VICE-PRESIDENTS

Maurice DOUSSET
Jean DESANLIS
Jean DELANEAU
1 Conseiller Economique et Social

MEMBRES

Marcel ALCOVER
Jean GALLET
James BORDAS
Robert FRESNEAU
Dominique LECLERC
Charles BEAUPETIT
Robert LASNEAU
Jean-Paul CHARIE
Hubert FRÉMY
Paul MASSON
6 Conseillers Economiques et Sociaux

.../...

COMMISSION PERMANENTE :PRESIDENT

Jean DESANLIS
Rapporteur devant l'Assemblée Régionale

MEMBRES

Maurice DOUSSET
Jean DELANEAU
Charles BEAUPETIT

1 Conseiller Economique et Social

Plusieurs objectifs ont été définis qui tous concourent à la mise en oeuvre du contrat de développement entre l'Etat et la Région, dont Monsieur le Préfet, Commissaire de la République de Région nous a proposé le principe en réunion du Conseil Régional.

Dans le domaine agricole : en sachant que le TGV consomme 5 HA au KM, il convient que les questions de remembrement, de reconstitution des systèmes de drainage ou d'irrigation soient résolues et assorties de compensations bancaires importantes.

Dans le domaine économique que des garanties soient apportées par la participation d'entreprises régionales aux travaux d'infrastructures mais aussi de construction de matériels, que ces entreprises soient pilotes ou sous-traitantes.

Dans le domaine des liaisons routières et de l'aménagement urbain :

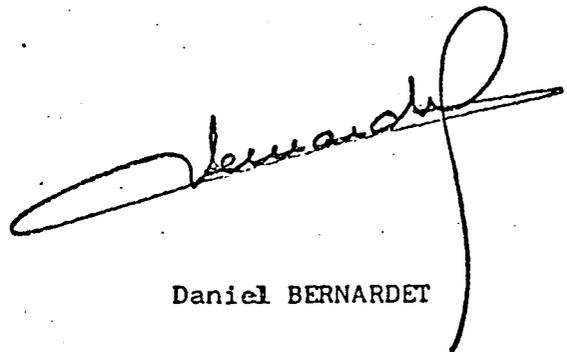
- le renforcement des liaisons transversales, rail et routes, notamment la liaison routière ANGERS-TOURS et ses deux branches vers ORLEANS-SENS d'une part, VIERZON d'autre part ;
- L'aménagement de la RN 10, facteur essentiel de développement pour une large zone que le TGV va perturber sans avantage direct ;
- L'action sur l'armature urbaine, après examen des études attendues de la DATAR.

.../...

Dans le domaine des services SNCF existants :

- préserver et améliorer les relations TOURS-BLOIS-ORLEANS-PARIS
- préserver et améliorer les relations de CHARTRES, ORLEANS et BLOIS vers la province (particulièrement entre ORLEANS, ANGERS et NANTES) ;
- préserver les relations de CHATEAUROUX, VIERZON et ORLEANS tant vers PARIS que vers LIMOGES et TOULOUSE ;
- assurer la desserte de VENDOME tout en garantissant l'avenir de la ligne actuelle TOURS-BRETIGNY ;
- développer l'étoile ferroviaire centrée sur l'agglomération de TOURS au maximum des potentialités qui lui seront offertes par le TGV.

La commission permanente dont le rôle est de prendre tous les contacts utiles sur le terrain et de nourrir en concertation avec tous ceux qui sont concernés par la construction de cette infrastructure le contenu du futur contrat de développement avec l'Etat a demandé une audience à M. Jean AUROUX, Secrétaire d'Etat aux Transports et a invité M. CHADEAU, Président du Conseil d'Administration de la SNCF à une prochaine réunion.



Daniel BERNARDET



ET/MT

2\

- Annexe 2 -

Modalités d'application de la loi d'orientation
des transports intérieurs en matière
de transports non urbains de personnes

Situation au 1er octobre 1984

Les principes généraux sur lesquels seront fondés à l'avenir les rapports entre les collectivités locales et les entreprises assurant des transports collectifs non urbains de personnes sont définis par :

- la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (cette loi a fait l'objet de la circulaire du ministre des transports en date du 30 juin 1983, parue au Journal officiel du 22 septembre 1983) ;
- la loi du 22 juillet 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les Régions et l'Etat (titre II, section 3 : "Des transports scolaires") ;
- Pour ce qui est des services (ferroviaires ou routiers) assurés par la S.N.C.F., le décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la S.N.C.F.

/TROIS NIVEAUX DE COMPETENCE /

En ce qui concerne les niveaux de compétence : national, régional, départemental vis-à-vis des transports collectifs non urbains de voyageurs (1), une différence essentielle apparaît entre les niveaux national et régional, et par ailleurs le niveau départemental.

Pour plus de commodité on distinguera le transport ferroviaire, y compris les services routiers de substitution, et les services routiers non urbains. La différence de nature entre les trois niveaux de compétence s'en trouvera également clarifiée.

(1) - On met à part les communes ou leurs groupements, de même que les organisateurs dits "de second rang" en matière de transports scolaires, car en transport non urbain de personnes, ils tiennent leur compétence éventuelle d'un de ces trois niveaux.

TRANSPORT FERROVIAIRE ET SERVICES DE SUBSTITUTION

Le décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la S.N.C.F. fait relever le transport ferroviaire de la compétence de l'Etat, sauf dans deux cas :

- d'une part les "services régionaux conventionnés effectués sur les liaisons inscrites aux plans régionaux de transport" ;
- d'autre part les dessertes de zones urbanisées, assurées "dans des conditions définies en concertation avec les autorités territoriales compétentes et pouvant donner lieu à conventionnement".

Ainsi apparaît également un domaine régional de compétence en matière ferroviaire.

Quelles en sont les caractéristiques ? Quelles en seront les modalités ?

CARACTERISTIQUES DE LA COMPETENCE FERROVIAIRE REGIONALE - La compétence de la Région en matière ferroviaire présente deux grandes caractéristiques :

- elle découle de l'inscription de la relation, ou des relations considérées, au plan régional de transport (P.R.T.) ;
- elle s'exerce dans le cadre d'une convention conclue entre la Région et la S.N.C.F., convention portant sur la desserte ferroviaire des relations inscrites au P.R.T.

Le conventionnement - La Région peut donc, par l'adoption du Plan régional des transports, conventionner tout ou partie des services ferroviaires de voyageurs de la S.N.C.F. qui n'auront pas été reconnus comme de niveau national. Un tel conventionnement apparaît susceptible de donner aux relations de la Région et de la S.N.C.F. plus de souplesse qu'elles n'en ont actuellement. Le conventionnement pourrait même se révéler bénéfique sur le plan financier, au moins à terme, grâce à l'accroissement de fréquentation à attendre d'une offre meilleure, alors que les transferts effectués par l'Etat demeureront indexés sur l'année ayant précédé le conventionnement.

Ainsi la compétence de la Région a-t-elle un caractère volontaire, sinon facultatif (Il y aurait pour la Région nécessité d'adopter un P.R.T., mais celui-ci pourrait à la limite être vide).

MODALITES D'EXERCICE DE LA COMPETENCE FERROVIAIRE REGIONALE - S'agissant de services déficitaires bénéficiant d'une compensation financière de la part de l'Etat, ce dernier affectera les ressources correspondantes à la Région, s'il y a inscription au P.R.T., et ce dans des conditions qui restent actuellement à préciser.

Mais quel mécanisme permettra de distinguer le niveau national et le niveau régional ?

On en trouve l'esquisse à l'article 6 du cahier des charges de la S.N.C.F. qui précise : "La consistance des services nationaux est définie par la S.N.C.F. dans le cadre de son autonomie de gestion en tenant compte des orientations générales de la politique de l'Etat en matière de transports".

L'article 33 du même cahier des charges définit les modalités d'action de l'Etat vis-à-vis des services d'intérêt régional exploités par la S.N.C.F. (ferroviaires ou de substitution) : "La participation de l'Etat aux services d'intérêt régional prévue à l'article 28, se traduit par le versement, à la S.N.C.F., d'une contribution globale. Chaque contrat de plan fixe, pour sa première année, le montant de celle-ci".

L'intervention de l'Etat en matière de services d'intérêt régional (c'est-à-dire en l'occurrence autres que nationaux) a donc un caractère révisable, l'Etat pouvant souhaiter modifier ses engagements lors de la négociation du contrat de plan suivant entre lui-même et la S.N.C.F. (contrat prévu à l'article 29 du cahier des charges). Il est pour le moins vraisemblable que si révision il y a, elle jouera en faveur des Régions qui se seront elles-mêmes engagées dans une politique de développement de leurs relations ferroviaires de niveau régional : les Régions les plus défavorisées seraient alors finalement celles qui auraient opté pour le statu quo.

Mais on paraît cependant s'orienter d'abord, dans ce domaine, vers la recherche d'actions-pilotes, susceptibles d'entraîner progressivement la conviction des collectivités territoriales concernées.

L'instrument en serait le contrat de développement (art. 4 de la LOTI).

Le cas particulier des services routiers de substitution - Il s'agit, rappelons-le, des services de la S.N.C.F. assurés par route, et bénéficiant d'un concours financier de l'Etat compensant leur déficit, au même titre que les autres services régionaux de la S.N.C.F.

Leur cas va nous aider à illustrer cette fois l'articulation entre le niveau régional de compétence et le niveau départemental, en même temps que leur différence de nature. Celle-ci en effet ressort clairement lorsqu'on rapproche les articles 45 et 51 du cahier des charges de la S.N.C.F. :

- Les services routiers de substitution relèvent, comme les autres services régionaux, de la compétence de la Région, qui peut les inscrire à son P.R.T. (art. 45).

- Mais si la Région renonce à inscrire au P.R.T. un service routier de substitution, ce dernier relève dès lors de la compétence du ou des départements concernés (art. 51).

Or la compétence du département a le caractère obligatoire que lui confère l'article 30 de la LOTI : le département doit conventionner dans un délai de quatre ans, ou bien il y a conventionnement de fait, et ce pour une durée maximale de dix ans, ainsi qu'on va le voir à présent.

SERVICES ROUTIERS NON URBAINS

Hormis le cas des services routiers de substitution les services routiers non urbains de voyageurs relèvent pour l'essentiel de la compétence du département ; et celle-ci est obligatoire aux termes de l'article 30 de la LOTI (le département doit les conventionner dans un délai de quatre ans, faute de quoi il y a conventionnement de fait pour une durée maximale de dix ans).

Cependant là encore peut apparaître un domaine régional de compétence.

Sont en effet exclues de la compétence du département :

1 - Les liaisons d'intérêt national - En principe, sont réputés d'intérêt national les services routiers non urbains concernant au moins deux Régions. Toutefois, s'il y a disproportion entre le niveau national et l'importance réelle du service, l'Etat "pourra..., de part et d'autre de frontières régionales, passer convention avec les autorités territoriales concernées pour qu'elles organisent ce service directement".

L'intervention de l'Etat est donc également facultative, en ce sens que l'Etat peut souhaiter se dessaisir de cette compétence.

Encore faut-il, du moins d'après les textes déjà parus, que les deux Régions concernées acceptent le transfert, et s'entendent sur une convention associant l'Etat, les deux Régions et l'exploitant (2).

Il n'est pas prévu actuellement de procédure d'arbitrage en cas de divergences persistantes entre les deux Régions sur les termes de la convention à souscrire.

Mais tout laisse à penser qu'en fait le niveau national en matière de services routiers non urbains sera appelé, au moins à terme, à se limiter à quelques lignes d'autocars à grande distance, notamment en trafic international.

2 - Les liaisons routières inscrites au plan régional de transport - On retrouve là le caractère facultatif de la compétence régionale, compétence qui cesse dès lors qu'il n'y a pas eu inscription de la liaison au P.R.T.

COMPETENCE REGIONALE ET SERVICES ROUTIERS NON URBAINS - Cette compétence est réelle quoique facultative. Mais elle est aussi conditionnelle. En effet, outre le cas des liaisons interrégionales, qui supposeront un accord entre Régions voisines, les autres liaisons routières qui seront inscrites au P.R.T. devront faire l'objet d'une convention

(2) - "A priori l'Etat n'a pas à apporter sa contribution à de tels services", précise la note d'orientation. Sa participation à la convention interrégionale relèverait donc surtout d'un souci d'harmonisation.

entre la Région et chaque transporteur appelé à les assurer, convention dont le ou les départements concernés devront être également cosignataires (LOTI, art. 29, 3e alinéa).

N.B. - La circulaire du ministre des transports en date du 30 juin 1983 annonçait (IV - 3, al. 3 et 4) que l'application de l'article 29 serait subordonnée à l'intervention d'un décret.

Le texte d'application prévu à l'article 29 de la LOTI se limitera en fait aux transports occasionnels, conformément aux termes mêmes de l'article 29.

La date d'effet de l'article 29 de la LOTI s'est trouvée depuis déterminée par application de la loi du 22 juillet 1983, pour sa partie relative aux transports scolaires, ainsi que le précise la note d'orientation du 6 décembre 1983, page 12 : "Calendrier et dispositions transitoires" ; c'est le 1er septembre 1984.

/ SCHEMA REGIONAL ET PLAN REGIONAL DES TRANSPORTS /

La note d'orientation du 6 décembre 1983 se réfère simultanément à la notion de schéma et à la notion de plan (cf. notamment page 5, alinéas 4 et 5, et aussi, pour ce qui est du niveau départemental, page 13, alinéa 2).

Ces deux notions ne se recouvrent nullement, et il faut pour une lecture complète de la note s'en rappeler avec précision les définitions bien distinctes.

LE SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORT DE PERSONNES (S.R.T.P.)

Le schéma est un document d'orientation. Il répond à la nécessité pour l'autorité organisatrice d'agir "dans un cadre global et planifié (schéma de développement) en recherchant la plus grande efficacité économique et sociale qui peut passer par l'intégration des services ou leur bonne complémentarité" (note d'orientation, page 5, alinéa 3).

Le schéma permet notamment de juger de l'opportunité d'inscrire ou non certains services au plan régional des transports ; c'est un instrument de négociation avec l'Etat, avec les départements, avec la S.N.C.F.

LE PLAN REGIONAL DES TRANSPORTS (P.R.T.)

Le plan régional des transports est le document dont la nature est définie par la LOTI :

- à l'article 22 - I, 1er alinéa pour ce qui est des services exploités par la S.N.C.F. ;
- à l'article 29, alinéa 3, pour ce qui est du transport routier non urbain de personnes.

C'est donc un document qui, dès son adoption, acquiert une valeur juridique et réglementaire précise. En effet :

- 1 - Les services qui y sont inscrits font l'objet de conventions ; conventions entre la Région et la S.N.C.F. d'une part (art. 22 - I) ; et d'autre part : "conventions à durée déterminée passées entre la Région, les départements concernés et le transporteur" (art. 29) pour ce qui est des services routiers (autres que de substitution).

2 - Les services inscrits au P.R.T. échappent à la compétence des départements, pour autant que celle-ci aurait eu à s'exercer (services routiers).

UNE INDISPENSABLE CONCERTATION

Rien n'est dit dans les textes déjà parus du cas où la Région ne parviendrait pas à conclure aux conditions qu'elle jugerait acceptables les conventions prévues pour l'application du P.R.T. Mais là encore il faut distinguer les cas :

- Pour ce qui est des services ferroviaires, la réponse paraît simple ; les services non conventionnés resteront sous leur régime actuel, régime que l'Etat pourrait toutefois modifier dans le cadre d'un contrat de plan Etat-S.N.C.F. (cahier des charges, art. 28 ; 29 ; 33).

- Pour ce qui est des services routiers de substitution, le rapprochement des articles 45 et 51 du cahier des charges fait ressortir qu'il y a obligation pour la S.N.C.F. d'aboutir à leur conventionnement, soit avec la ou les Régions, soit avec le ou les départements concernés. S'agissant de services dotés par l'Etat, et dont la tarification pourra être différente de la tarification générale de la S.N.C.F. (cahier des charges, art. 45, alinéa 3), il ne devrait donc pas y avoir de problème majeur.

- Pour ce qui est en revanche des services routiers non urbains autres que de substitution, l'accord devra être en quelque sorte spontané, car un département, par exemple, pourrait faire obstacle au conventionnement, étant obligatoirement cosignataire de la convention à passer entre la Région et le transporteur concerné.

Ces remarques mettent en pleine évidence l'utilité de l'étape préalable du schéma (notion également applicable au niveau départemental), étape essentielle de la concertation des points de vue des différents acteurs : Etat, Régions, départements, S.N.C.F., autres transporteurs ; étape à situer dans une perspective de développement, donc de recherche du résultat optimum, et de répartition équitable des efforts correspondants.

On citera à ce propos la note d'orientation du 6 décembre 1983, page 5 :

"Des consultations et des concertations sont en général nécessaires avec les autres autorités organisatrices soit voisines, soit responsables d'autres transports publics (en particulier urbains et régionaux pour les départements). Dans le respect de la liberté de chaque collectivité et en l'absence de toute tutelle de l'une sur l'autre, les représentants de l'Etat peuvent jouer un rôle utile en s'appuyant en particulier sur les comités régionaux et départementaux des transports pour aider à rechercher l'harmonisation et la complémentarité des services."

Incidences de la construction du T.G.V. sur les transports
dans la région Centre

Propositions d'orientations en vue d'un contrat de développement

Présentation

Après leur déclaration d'utilité publique (25 mai 1984), les travaux de construction du T.G.V. Atlantique vont débuter en 1985.

A l'occasion de la réalisation de ce grand projet, un contrat de développement doit être conclu entre l'Etat et la Région dans le but d'améliorer les moyens de transport tant ferroviaires que routiers dans les secteurs concernés.

C'est pourquoi la Direction régionale de l'équipement a élaboré le document ci-après, document qui aborde le problème à travers l'évolution de la desserte ferroviaire dans la région Centre à "l'horizon T.G.V." (1989-1990). Le but est de jalonner ainsi une première étape dans les réflexions à développer, étape sans doute indispensable puisque l'évolution de la desserte ferroviaire sera le premier levier des autres évolutions prévisibles.

Si l'on n'y prend garde, la transformation du système ferroviaire risque d'être soudaine, et profonde. L'analyser n'est pas méconnaître les autres aspects du problème, déjà cernés dans le rapport adopté par le Comité économique et social le 25 janvier 1984, ainsi que par les premiers travaux du groupe de travail T.G.V. (constitué à la suite du voeu adopté le 25 juin 1984 par le conseil régional) ; c'est tenter d'asseoir sur des données plus concrètes les réflexions ultérieures ; c'est envisager également des rééquilibrages, avant même que les changements d'équilibre à venir n'aient pu entraîner des conséquences négatives.

Que va-t-il se passer ? La première partie rappelle et développe tout d'abord ce que l'on sait dans ce domaine :

- Une cohésion régionale déjà insuffisamment assurée, que la puissance des grands couloirs de circulation orientés vers Paris, les grandes "radiales" Paris - Province (tant ferroviaires que routières), ne favorise généralement pas. On retrouve là la situation à laquelle se référerait le Schéma régional de transports collectifs adopté en 1977 par le conseil régional, et que rappelle la carte I, "Hier : favoriser la cohésion régionale en s'appuyant sur l'existant".
- Demain, une radiale encore plus puissante, traversant le tissu régional ; elle évite aussi bien Orléans que Chartres et Blois : c'est l'Y du T.G.V. Atlantique, schématisé par la carte II, "Demain : un système de transport privilégiant encore davantage Paris ?"

Mais demain, il ne va pas se passer que cela. Les infrastructures délaissées par le trafic qui empruntera désormais le T.G.V. vont continuer à vivre. Mieux : dégagées d'une surcharge qui en rendait de plus en plus rigide l'exploitation, elles vont être plus libres pour de nouveaux développements. "Demain, c'est aussi des possibilités nouvelles dans un système plus souple", titre la carte III ; et le texte du document le souligne : "demain apparaît encore plus riche de possibilités qu'il ne soulève d'appréhensions" (page 5).

Quelles possibilités ? Plutôt que de résumer ici trop sommairement, précisons l'idée directrice : porter à l'horizon T.G.V. le système ferroviaire soutendant l'armature régionale à un niveau technique tel qu'il y ait cohérence complète avec l'avancée technique du T.G.V.

Autement dit, 1990, ce doit être à la fois :

- Tours - Paris en environ une heure, par le T.G.V. ;
- Orléans - Paris en 50 minutes, sur voie classique ;
- Blois - Paris en 70 minutes, sur voie classique aussi.

Mais ce doit être encore le renforcement, au moins progressif, du Triangle ferroviaire ligérien, le triangle Orléans - Tours - Bourges, et de ses prolongements vers Châteauroux d'une part, Nevers d'autre part. Car le Triangle ferroviaire ligérien, c'est le moyen enfin de rétablir les équilibres intra-régionaux, de structurer "la province proche", de lui éviter de constituer à la longue une nouvelle et gigantesque banlieue :

"Paris avance ses radiales ; qu'on maille en même temps un système équilibré et de haute productivité à travers les espaces qui séparent les radiales, et demain, au lieu d'avoir la structure "en entonnoir" de la grande banlieue parisienne, la province proche offrira aux activités humaines un tissu en lui-même vivant, vivant à son heure, et non pas à l'heure du train pour Paris..." (page 6).

Alors, que peut-on faire ? C'est la deuxième partie du document ; elle est surtout analytique, tendant à décomposer en problématiques distinctes les éléments constitutifs du sujet, lui-même par trop vaste.

Sont ainsi examinés successivement :

1 - Les axes ferroviaires principaux - Ils sont à électrifier et moderniser là où c'est nécessaire (donc sur l'axe de la vallée du Cher, Tours - Vierzon - Bourges, et au delà Nevers, section importante de la transversale Nantes - Lyon, déjà électrifiée de Nantes à Tours) ; à maintenir aptes à 200 km/h là où ils le sont déjà ; à faire desservir peut-être, au moins à terme, par une nouvelle génération de matériel, dérivant d'une des séries actuelles, mais plus performante encore.

Sur les axes ferroviaires principaux, le document propose en vue du contrat de développement deux thèmes prioritaires :

- l'examen du calendrier de l'électrification Tours - Nevers ;
- la bonne connaissance, par des enquêtes appropriées, des flux de personnes échangés entre les villes principales de la région Centre ; la S.N.C.F. a engagé de telles enquêtes sur les échanges par train ; il est souhaitable de les engager au plus tôt pour les échanges par route, avec le concours financier de l'Etat, ainsi d'ailleurs que de la S.N.C.F. elle-même.

2 - Le maillage proprement régional - La carte IV, "Demain : des liaisons complémentaires à développer", résume les problèmes de cet ordre. Le texte les regroupe sous trois rubriques :

- l'étoile régionale de Tours ;
- l'étoile régionale d'Orléans ;
- la "bretelle" Tours - Le Mans.

Les "étoiles" peuvent nécessiter des actions multiples et importantes, particulièrement pour la bonne correspondance entre services ferroviaires, ainsi qu'entre modes : accès et stationnement des voitures particulières aux abords immédiats des gares, dessertes par autobus et autocars, taxis, etc., tout ce que les techniciens appellent "l'interface" et qui oblige souvent à des choix difficiles.

Mais émergent aussi dès à présent deux sujets de réflexion :

- l'avenir de la ligne Tours - Vendôme - Châteaudun - Paris, dont l'arrêt du T.G.V. à Vendôme va prélever une part de la clientèle, déjà modeste ;
- le développement de la liaison Châteauroux - Châtillon - Loches - Tours, envisagé en 1977, différé, et probablement à réétudier.

La bretelle Tours - Le Mans quant à elle mettra en correspondance les branches bretonne et aquitaine du T.G.V. Atlantique ; est-ce une chance dont il faut tirer parti ? ; là encore une réflexion approfondie paraît indispensable.

Il s'agit de questions qui touchent l'ensemble du système de desserte ferroviaire de la Région, liaisons internes, liaisons avec les Régions voisines, ou plus lointaines, liaisons avec Paris. Les préoccupations d'ordre national et local se trouvent donc très imbriquées.

Quels sont les moyens dont nous disposons localement ?

- D'abord d'une force de réflexions, de suggestions et de propositions pour des décisions qui dépendent de l'Etat et la S.N.C.F.

- Ensuite des moyens réglementaires reconnus à présent à la Région dans ce domaine, en ce qui concerne ses relations avec la S.N.C.F. pour les services dits "régionaux" de voyageurs, moyens réglementaires assortis d'une possibilité de maîtriser l'utilisation de tout ou partie des sommes que l'Etat verse actuellement à la S.N.C.F. pour l'équilibre de ces services.

Au cas présent on n'insistera jamais assez, en ce qui concerne notre Région, sur l'imbrication dans ce domaine des incidences du T.G.V. sur les transports ferroviaires nationaux, régionaux et locaux ni sur la nécessité d'une concertation poussée et très ouverte entre les différents partenaires.