

LES SRGV ou la Grande Vitesse des Pauvres

Pour ajouter un peu plus de trains sur une ligne vide, et faire plaisir aux élus locaux, RFF nous annonce à cors et à cris l'arrivée des SRGV. Les TER qui rouleraient à 250 ou 320 km/h. Cela permet à nos politiques locaux d'accéder au rêve des élites circulatories, au moyen, nous le verrons, de la vitesse des pauvres, de la vitesse subventionnée.

Ce que ne dit pas RFF, c'est que les rames proposées n'existent pas. Aucune étude n'est faite pour connaître l'intérêt économique ou la faisabilité technique de ces trains Virtuels. Pourtant, RFF sait ¹, que des TER GV circulent en région Nord Pas de Calais. Nous allons voir pourquoi, et comment cette expérience, qui a débuté en juin 2000, se poursuit, et quelles sont les conditions de mise en œuvre. Nous ne saurions que trop vous conseiller la lecture de l'article qui est consacré à ce sujet sur Wikipedia ². Il contient de nombreux renvois vers d'autres informations. De plus, une conversation avec les responsables de la région Nord Pas de Calais, et de la SNCF de Lille sera très enrichissante. Toutefois, nous pouvons nous poser la question suivante : Alors que la nouvelle configuration des villes prévoit une densification des sites urbains, cette solution ne va-t-elle pas ralentir ce phénomène en transformant des villes importantes situées à 100 ou 200 km en cité dortoir de ville à taille Européenne ? Avec pour corolaire, d'aspirer un peu plus l'économie et les forces vives de ces citées.

Le développement des TER GV dans le Nord Pas de Calais est avant tout liée à des configurations socio-économiques et géographiques exceptionnelles. Un TGV relie des métropoles de taille européenne. La région Nord Pas de Calais est la région française parmi les plus denses. Composée de deux départements, 4 millions d'habitants, et 8 communes de plus de 90 000 habitants y donnent une densité de plus de 320 h/km². La capitale régionale Lille avec près de 1 400 000 habitants possède 30% de l'emploi régional. Elle est la plus proche de Paris. En prolongement il y a 3 villes de plus de 100 000 habitants Dunkerque 200 000, et Calais puis Boulogne sur un autre axe avec plus de 100 000 chacune. La région possède un réseau TER ³ très dense dont la vitesse est limitée à 140 km/h, avec de nombreuses dessertes. Journalièrement, 23 TGV A/R desservent de Lille depuis l'extérieur de la région. Quelques uns poursuivent leur route, soit vers Calais Boulogne, soit vers Dunkerque. Un problème est apparu : parmi ces TGV, quelques uns repartaient de Lille vers l'autre bout de la région quasiment vides. La région Nord Pas de Calais a eu l'idée d'utiliser les places rendues disponibles. Ces places sont transformées en places TER sans réservation préalable. Nous avons en fait à faire à des TGV classiques grandes Lignes. Le succès

¹www.debatpublic-lgvopaca.org/docs/pdf/

²<http://fr.wikipedia.org/wiki/TERGV>

³<http://www.nordpasdecals.fr/moteurRecherche/search.asp?q=TER+GV>

venant, un petit nombre de rames louées à la SNCF est venu s'ajouter à ces TGV. La région a passé un accord avec la SNCF pour que des voyageurs acquittant une surcotisation puisse prendre le TGV comme un TER, sur la base des conditions du TER, (pas de réservation, tarification TER) dans la région entre Lille, Dunkerque, Calais Boulogne, et Arras. Ces lignes sont des terminus de LGV. Les voies anciennes sont limitées à 140 km/h et on compte 26 arrêts entre les extrémités de la ligne (Lille Boulogne). Le TGV, lui, prend la ligne nouvelle, et ne s'arrête pas.

En 2008, la région était desservie chaque jour par 820 trains dont 26 TER TGV. Pour assurer ce trafic, la région possédait 149 rames, et contractait 9 TGV par jour. La ré-



partition du coût TER classique est la suivante 21% pour les usagers, 53% pour l'état, et 26% pour la région. Il faut ajouter que le coût payé par les usagers peut donner lieu à des aides. Les déplacements "travail" (1/3 des déplacements) ne payent que 25% du prix du billet. Le billet "travail" a été étendu à tous les déplacements sur abonnement, il faut y ajouter les billets étudiants ou gratuit pour les boursiers (1/3 des déplacements). Cela fait 50 000 voyageurs/jour, l'objectif est de 100 000 en 2020.

Résumons : 23 TGV arrivent à Lille, 3 repartent vers Boulogne, 5 vers Dunkerque, en devenant TGV TER. Il faut y ajouter 4 TGV TER vers Calais, dont 2 continuent vers Boulogne, ensuite 5 TGV TER font la liaison Lille ARRAS. Le nombre est faible comparé à l'ensemble TER. Leur succès est important.

Un gros bémol : le prix du billet, le coût global : **La région subventionne au delà de 80% ces SRGV¹**, qui coutent au moins deux fois plus cher que les TER² normaux, et

¹ <http://www.liberation.fr/evenement/010180777-8h32-entre-copains-dans-le-ter-gv-lille-dunkerque>

² [Synthèse - Journée d'étude : « La Grande Vitesse au service de la mobilité régionale »](#)

même reviendraient plus chers que le TGV. Un autre problème se pose maintenant, il semblerait que la SNCF ne souhaite plus ou n'ait plus la capacité de fournir les rames TGV TER qui sont en plus des lignes normales. La région voudrait acquérir des anciennes rames TGV d'occasion, c'est le cas d'anciennes rames NOL ¹ Eurostar ², une location auprès de SNCF de ces rames, également envisagée, semble avoir été retenue. Ces rames sont en fait des rames TGV classiques dédiées à l'Eurostar, version courte. Elles étaient destinées à continuer au delà de Londres, mais le projet a été abandonné, la LGV nécessaire ne sera pas construite. Les coûts d'achat de remise à niveau et d'entretiens ultérieurs sont jugés exorbitants.

En conclusion, cette réalisation n'est possible que par la présence de plusieurs facteurs locaux particuliers. Le premier, c'est la géographie. La métropole régionale n'est ni au bout de la ligne, ni au milieu de la ligne TGV, mais devant un cul de sac. Derrière Lille se trouvent des villes importantes, moyennement proches, mais pas suffisamment grandes pour être éligibles au TGV national. La région est d'une forte densité, ce qui génère de nombreux arrêts pour les TER, et sature la ligne. La région possède une capacité financière importante. Nous sommes ici en fait à l'intersection du TER et du TGV, ce n'est ni l'un, ni l'autre. Le coût est très élevé. Nous poserons une question : est-il raisonnable de faire une métropole régionale à l'image de la capitale : une centralisation locale ?

Pour Les amis de la terre
Pour Attac Lande Côte Sud
R. LEGROS

¹ http://www.lavoixdunord.fr/Region/actualite/Secteur_Region/2009/11/17/article_de-nouvelles-rames-vont-arriver-sur-nos.shtml

² <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=14936>