

Ecoute du 8.1.76.

RADIO MONTE-CARLO - 13 heures (Jean-Pierre Defrain)

R.M.C. Choc

Le T.G.V. en question

avec la participation de M. Jacques Dupuis et de M. Jacques Péron-Magnan.

TGV, pour les non initiés, signifie train à grande vitesse. Or, vous le savez, la SNCF envisage la construction d'ici à 1982 d'un train à grande vitesse entre Paris et Lyon. Ce projet est contesté par une partie de ceux qui habiteront le long de cette voie ferrée. Contesté d'abord parce qu'il va y avoir des expropriations, contesté ensuite parce que l'on craint le bruit. Ces raisons à elles seules sont suffisantes, me direz-vous, pourtant s'y ajoutent des arguments économiques, ce qui va à l'encontre des récentes déclarations du président de la République.



Dans la situation économique présente, la création du TGV a-t-elle sa place ?

M. Jacques Péron-Magnan, président d'un comité de défense opposé au TGV Paris-Lyon - Nous ne le croyons pas. D'abord, dans le plan de relance à court terme, le président de la République a bien indiqué que figurait la mise en oeuvre de ce TGV, mais il n'a rien ajouté sur le plan des crédits qui seraient accordés à cette mise en oeuvre. Et puis il faut tout de même reconnaître qu'il y a un problème de saturation sur la ligne dans les conditions actuelles. Ce problème de saturation, il ne faut pas se le cacher, il peut être levé et en même temps il permettrait des gains de temps qui ne seraient pas négligeables puisqu'on annonce qu'effectivement on pourrait aller à Lyon en moins de trois heures.

M. Jacques Dupuis, directeur général adjoint de la SNCF - Je crois que la création du TGV a parfaitement sa place et pour de multiples raisons. La première c'est que la ligne actuelle est absolument saturée. Il y a une deuxième raison qui est ce que j'appelle l'orientation des Français vers les transports collectifs. Si l'on veut que les Français oublient leur voiture personnelle et s'orientent vers les transports collectifs, il faut les rendre attrayants et par conséquent offrir la vitesse, la rapidité, la fréquence, tout ce qui permet de faire un voyage agréable par un moyen autre que la voiture individuelle.

Question - Peut-il y avoir un doute à propos de la rentabilité du TGV ?



M. Jacques Péron-Magnan - Effectivement il y a un doute énorme. Quand on voit la valse des chiffres qui nous sont présentés on peut tout de même s'interroger sur les résultats des calculs de rentabilité. Prenons l'exemple du coût de la construction : plusieurs chiffres nous ont été proposés en même temps sans référence à une date bien précise. Ces chiffres variaient de 177 milliards, figurant dans un article du Monde sous la signature d'un syndicaliste, à 360 milliards d'anciens francs lors d'une communication de M. Cavaillé au conseil des ministres.

On peut ajouter qu'entre l'évaluation initiale de 1969 et l'évaluation de 1975 le chiffre a été multiplié par 3, soit en six ans trois fois. Si l'on va jusqu'au terme de 1982 on peut se demander s'il ne faut pas encore multiplier par trois le chiffre de 360 milliards.

M. Jacques Dupuis - S'il y a un point sur lequel il ne peut pas y avoir de doute c'est bien la rentabilité du TGV, car elle a été examinée à de très nombreuses reprises, notamment à deux reprises par des groupes de travail extrêmement compétents, indépendants de la SNCF. Cette rentabilité pour l'entreprise, au plan financier, se situe au-dessus de 15 %, et si on la calcule cette fois pour la collectivité nationale c'est un chiffre supérieur à 30 % que l'on trouve. Je crois vraiment, donc, que la rentabilité du TGV est indiscutable.

Question - Le gain de temps actif correspondra-t-il vraiment aux nécessités des années 80 ?



M. Jacques Péron-Magnan - On peut tout de même s'interroger sur le point de savoir ce que coûte la vitesse. Elle coûte d'abord en ce sens que l'exploitation de la vitesse est très onéreuse, ensuite s'agissant d'une ligne nouvelle, faut-il sur 400 et quelques kilomètres mutiler une région pour gagner 1 heure 40 ? On peut tout de même se le demander, d'autant plus qu'il existe une solution qui permet de gagner déjà près de 45 minutes si ce n'est davantage.

M. Jacques Dupuis - La meilleure réponse est de vous citer quelques temps de trajet : 1 heures 37 entre Paris et Dijon, 2 heures entre Paris et Lyon, 2 heures 37 entre Paris et Saint-Etienne, il va sans dire que les temps que je viens de citer sont aussi bien valables en 1ère classe qu'en seconde classe. Il s'agit donc véritablement d'une démocratisation de la vitesse et je pense par conséquent qu'elle sera très appréciée.

Question - La construction du TGV va-t-elle entraîner des nuisances ?

M. Jacques Péron-Magnan - Je crois que le terme de nuisance est insuffisant. La création d'une ligne nouvelle c'est autre chose. D'abord c'est une coupure totale, puisque la ligne sera engrillagée, d'une région - et ceci sur 400 kilomètres. Et ceci en plus dans des zones qui normalement devraient être protégées. Un exemple : nous savons que la ligne passera au travers du parc régional du Morvan. Nous savons par ailleurs que certains massifs forestiers, comme la forêt d'Oth, seront complètement éventrés. Et puis il faut tout de même bien voir que les exploitations agricoles vont subir directement l'impact de



ce passage. Voilà donc ce que l'on nous propose.

M. Jacques Dupuis - Je pense que les nuisances introduites seront très faibles et en tout cas beaucoup plus faibles que celles que pourrait introduire un autre mode de transport. Prenons la consommation de l'espace : nous prendrons au sol une bande de terrain d'environ 13 mètres de large, c'est évidemment peu en comparaison des 35 mètres environ qu'il faut pour une autoroute.

La pollution : vous savez que la ligne nouvelle sera électrifiée et que par conséquent nous n'aurons aucune émission de gaz mauvais pour l'environnement. Du bruit ? Nous avons beaucoup travaillé cette question et avec les précautions prises tant pour la construction de la ligne que pour le matériel nous pouvons garantir que le bruit émis par les circulations à grande vitesse sur la ligne nouvelle ne sera pas plus important que celui émis par le grand train de voyageur qui circule actuellement aux vitesses que vous connaissez.

La protection du paysage, de la flore, de la faune ? Je peux vous dire que dans tous ces domaines nous travaillons en liaison très étroite avec le ministère de la qualité de la vie et que aucun effort ne sera épargné pour essayer de rendre cette ligne aussi peu nuisante que possible pour l'environnement.



Question - Le TGV fait partie d'une politique de prestige. N'est-ce pas inquiétant lorsqu'on voit le sort du France et l'avenir incertain de Concorde ?

M. Jacques Péron-Magnan - Effectivement, si on lit attentivement certains documents officiels, la notion de prestige n'est pas absente de ce genre de réalisation. Puisque vous parlez du France je crois tout de même qu'il existe une différence fondamentale : le France d'abord n'a pas nécessité d'expropriations ; le France, lorsqu'il disparaîtra, plus personne n'en entendra parler. Par contre si une ligne n'est pas rentable, que va-t-elle devenir ? Il faudra bien l'utiliser néanmoins, c'est-à-dire faire appel aux contribuables pour pouvoir en payer l'entretien et le déficit. Je crois que c'est un point, tout de même, qui montre que l'enquête d'utilité publique qui a été lancée l'année dernière, est une enquête qui manifestement manque de sérieux.

M. Jacques Dupuis - Le TGV ne fait pas partie d'une politique de prestige, il s'agit, comme je vous l'ai dit au début, d'une opération indispensable. Il s'agit aussi, je vous l'ai dit, d'une opération rentable et il n'y a donc pas à craindre de voir désarmé le TGV comme le France par défaut de rentabilité. Il n'y a pas non plus à craindre de voir le TGV compromis par l'hostilité de certaines puissances étrangères, comme c'est le cas pour Concorde, au contraire, je peux dire que la réalisation du TGV suscite un intérêt considérable de la part des chemins de fer étrangers. C'est ainsi par exemple que le ministère des transports américain a conclu avec la SNCF un contrat important par lequel il s'est rendu acquéreur des résultats d'



expérimentation de notre rame trop petite TGV 01. Nous avons déjà été pressentis dans le même temps par la Russie, par le Brésil et bien d'autres pays, ce qui montre à l'évidence que le TGV a les plus grandes chances de devenir dans les années qui viennent l'un des meilleurs créneaux de l'industrie française sur l'exportation.