

LA DÉGRADATION TENDANCIELLE DES TEMPS DE PARCOURS

... car toute entreprise littéraire (et peut-être humaine), qu'elle soit laborieuse ou ludique, nécessaire ou futile, mérite d'être accomplie de la même façon. Dans le cas contraire, elle ne génère que de l'ennui, lequel ne naît pas de l'uniformité, comme on le croit généralement, mais de la désinvolture.

Jacques BENS

RÉSUMÉ

Une fois admis que les horaires doivent être positionnés dans la journée pour coller à la demande, et que le chemin de fer doit offrir à ses clients un environnement adapté à la Société du moment, il apparaît que la qualité de son offre se mesure essentiellement par les temps de parcours (de même que le catalogue de la Redoute offre des objets et indique leur prix, celui de la SNCF offre des horaires, et éventuellement d'autant plus chers qu'ils sont meilleurs, mieux placés ou plus rapides).

Que ce soit les marches, les temps d'arrêts, les temps de remaniement de composition, tout indique que la volonté séculaire d'amélioration des temps de parcours a cédé la place à une prudence peut-être excessive, dans le but d'assurer une production plus simple et plus robuste. La régularité ne s'améliorant pas, le chemin de fer se trouve placé devant l'alternative suivante : ou le remède n'est pas le bon, ou la dose n'était pas assez forte.

Face à la deuxième réponse, aujourd'hui privilégiée par l'adoption de « normes » toujours plus nombreuses et toujours ralentissant les trains, l'auteur s'interroge sur ses conséquences dommageables même à court terme, et sur l'opportunité d'un retour à la religion de la vitesse et au dogme de la minute.

INTRODUCTION

La productivité du matériel et du personnel est intimement liée aux temps de parcours. Elle rejoint ainsi l'intérêt des voyageurs, dont l'élasticité au temps de parcours, variable selon un grand nombre de paramètres, se situe cependant dans une fourchette de 0,5 à 1,5 (1 % de temps de parcours économisé fait gagner de 0,5 à 1,5 % de trafic).

L'amélioration des temps de parcours des trains de voyageurs doit donc être l'objet d'une recherche permanente, par l'amélioration des infrastructures et des performances du matériel roulant, par les règles de conduite, le calcul des marches et le tracé des sillons, l'adéquation des arrêts aux besoins et la réduction des temps d'arrêt.

Il s'agit là à l'évidence d'une question stratégique. On peut même affirmer que, dans une activité largement soumise à la concurrence et dans laquelle les deux paramètres essentiels sont le temps et le prix, il s'agit probablement de la question stratégique essentielle de la conception du service ; tout comme la régularité est la question stratégique de la production.

Or on constate depuis une vingtaine d'années, sur la plupart des relations, une dégradation notable des temps de parcours, non seulement dans les cas où aucune amélioration n'est intervenue dans l'infrastructure ni dans le matériel, mais même dans de nombreux cas où des investissements, quelquefois considérables, ont été faits qui auraient dû conduire à des accélérations. Si les causes sont probablement nombreuses, techniques, organisationnelles et humaines mêlées, la première nécessité est de prendre conscience de la réalité, de l'amplitude et des conséquences du phénomène.

La présente étude cherche à établir succinctement ces points, sans prétendre dans ces quelques pages proposer autre chose que des pistes pour rechercher des solutions.

MYTHE OU RÉALITÉ

Laudator temporis acti
(laudateur des temps passés)
(*L'art poétique, Horace*)

La théorie du déclin est aussi vieille que les récriminations des vieux contre les jeunes, des anciens contre les modernes, ou des États-Unis contre la vieille Europe. À peine Philippe avait-il vaincu Sparte que les Grecs regrettaien les vertus viriles et dépouillées de leur ancien oppresseur ; Caton, quand il ne voulait pas détruire Carthage, s'inquiétait de l'amollissement des Romains ; et Lao-Tseu l'a dit avant Mao, que seul le retour à la terre redonnerait aux hommes le sens des valeurs populaires perdues.

Tout le monde sait bien qu'en réalité les TGV vont plus vite que les express à vapeur du milieu du siècle dernier, et même plus vite que les grands rapides des années 70, les Aquitaine, les Flèche-d'or, les Mistral, les Stanislas.

Tiens, parlons-en, du Stanislas et de Paris-Strasbourg :

504 km	1973	1983	1993	2003
PARIS	11 05	11 00	07 47	07 44
NANCY	13 40/41	13 34/36	10 31/33	10 29/32
STRASBOURG	14 52	14 48	11 42	11 43
Durée	3h47	3h48	3h55	3h59
Arrêts	1	1	1	1

Les tableaux donnent l'horaire du meilleur train sur la relation, qui n'est pas toujours dans le même créneau horaire.

Des BB 26 000 au lieu de BB 15 000, des trains plus légers (le trafic est en baisse depuis les années 80), et 5 % de temps de perdu.

Diable, il doit s'agir d'une exception. D'une anomalie dont les causes nous échappent, et que l'auteur a prise à dessein, juste pour prouver sa thèse. Regardons donc le Mistral, sur son parcours au sud de Lyon, bien sûr seul comparable depuis la mise en service du TGV Sud-Est jusqu'à celle du TGV-Méditerranée.

SNCF
 Direction de la stratégie
 Jacques RABOÜL
 00 33 153 253 038

576 km	1973	1983	1993	2000
LYON	17 10	11 55	09 33	09 18
MARSEILLE	19 59/20 11	14 54/15 03		12 03/13
NICE	22 25	17 25	14 26	14 41
Durée	5h15	5h30	4h53	5h23
Arrêts	7	8	4	7

En 1993, le meilleur train ne passait pas par Marseille, ce qui ne permet pas la comparaison.

Et pourtant on a ouvert la LGV Lyon-Valence en 1994, la vitesse a été relevée de 160 à 200 km/h sur de longues sections dans la vallée du Rhône, et l'on compare là (1993 ou 2000) un TGV regorgeant de puissance à un train lourd vaillamment tracté par une bonne vieille CC 6500¹ (1973 et 1983).

Quand, de 1974 à 1985, l'Étendard, au sud de Saint-Pierre-des-Corps, ne roulait au mieux qu'à 200 km/h et ralentissait à 160 à la traversée de la gare de Châtellerault, il allait à Poitiers en 37 minutes (meilleure performance mondiale sur ligne classique, 168 km/h). Les TGV roulent aujourd'hui à 220, et traversent Châtellerault à 200. Combien de temps croyez-vous qu'ils mettent ? :

101 km	1973	1983	1993	2003
St-PIERRE	09 32	18 38	22 28	21 20
POITIERS	10 14	19 15	23 08	21 57
Durée	0h42	0h37	0h40	0h37

Allons donc à Boulogne avant le tunnel sous la Manche, au temps de la Flèche-d'or :

296 km	1973	1983	1993	2003
PARIS	08 12	06 52	07 47	14 19
AMIENS	09 18/24	07 59/08 00	08 52/09 02	15 24/35
BOULOGNE	10 28	09 09	10 06	16 58
Durée	2h16	2h17	2h19	2h39
Arrêts	2	4	2	7

En 1983, l'autorail rapide n'avait pas besoin de changer de machine à Amiens, biaisant la comparaison.

1) Sans parler du célèbre Ligure, autorail diesel qui mettait Nice à 2h22 de Marseille il y a 40 ans. Il y a 30 ans, le même Ligure, alors tracté (mais léger, 300 t) mettait Nice à 2h06 de Marseille. Mais c'était un autre temps. Depuis, on a relevé les vitesses limites, renforcé les sous-stations, et le meilleur train met ... 2h22 (+ 13 %), avec les mêmes arrêts intermédiaires.

Reconnaissons toutefois qu'il y a plus d'arrêts, et passons au cas complexe de Paris-Toulouse.

713 km	1973	1983	2000	2003
PARIS	18 00	18 00	08h18	08 15
LIMOGES	20 50/52	20 51/53	11h05/07	11 01/03
TOULOUSE	23 56	23 59	14h09	14 14
Durée	5h56	5h59	5h51	5h59
Arrêts	4	4	4	4

La performance du (lourd) TEE des années 70 se détériore légèrement au début 80. Dans les années 90, les horaires se dégradent tellement qu'il vaut mieux ne pas les montrer. Toutefois, un sursaut se produit et un effort remarquable est fait pour retendre ces marches, et parvenir, fait assez rare pour être encensé, à une marche plus rapide que le Capitole historique (meilleures locomotives, installations électriques renforcées, quelques relèvements de vitesse, train plus léger). C'est le train 3611, qui est indiqué pour 2000. Mais ce ne fut qu'une fugitive splendeur, et dès l'année suivante, le pli des détentes était repris, et on est retombé à 5h59.

On voit que toutes les grandes radiales sont touchées. Nous n'avons examiné là que les trains les plus rapides de chaque ligne, mais une analyse plus fine aurait rendu le constat encore plus cruel. Souvent, il ne reste aujourd'hui qu'un seul train très rapide alors que plusieurs se partageaient le ruban bleu il y a vingt ou trente ans (qu'on songe au Capitole du matin et du soir ; à l'Aquitaine, à l'Étendard et au Drapeau ; au Rhodanien, au Mistral et au Lyonnais, etc.), et la dégradation a aussi bien touché les rapides et express de rang intermédiaire.

Examinons maintenant le cas des « petites » radiales, et allons à la mer avec les « trains de plaisir »².

2) Les connaisseurs se souviendront que c'est un tel train de plaisir, le TP 33, qui déraille sur le réseau Nord par excès de vitesse sur une voie mal entretenue, dans la pièce de théâtre de Pierre Hamp, « La Compagnie ».

SNCF
 Direction de la stratégie
 Jacques RABOÜËL
 00 33 153 253 038

184 km	1973	1983	1993	2003
PARIS	13 49	13 51	07 44	19 19
BEAUVAIS	14 57/58	14 58/15 01	0855/56	20 29/37
LE TRÉPORT	16 26	16 22	10 27	22 15
Durée	2h37	2h31	2h43	2h56
Arrêts	5	5	16	12

Plus d'arrêts, plus de temps ; moins d'arrêts, plus de temps ...

371 km	1973	1983	1993	2003 ³
CHERBOURG	11 00	18 36	19 13	11 10
CAEN	12 06/08	19 40/42	20 34/39	12 16/18
PARIS	13 56	21 40	22 48	14 08
Durée	2h56	3h04	3h35	2h58
Arrêts	3	3	5	3

Ligne maintenant électrifiée dans les années 90, et dont la vitesse a été portée à 200 km/h sur de longues sections⁴. Quel progrès !

228 km	1973	1983	1993	2003
PARIS	12 15	18 30	18 31	10 51
ROUEN	13 18/19	19 41/42	19 42/44	11 56/58
LE HAVRE	14 00	20 24	20 28	12 41
Durée	1h45	1h54	1h57	1h50
Arrêts	1	1	1	1

Ah, l'heureux temps de la Mouette, de la Frégate, de l'Albatros ; mais un sursaut tout de même dans les dernières années.

Après la mer, allons à la campagne :

3) Il existe cependant aujourd'hui un train, n'ayant qu'un arrêt à Caen, au temps de parcours de 2h45.

4) On note qu'en 1993, durant les travaux d'électrification, on changeait de locomotive en 5 minutes à Caen. Bel exploit.

SNCF
 Direction de la stratégie
 Jacques RABOÜËL
 00 33 153 253 038

167 km	1973	1983	1993	2003
PARIS	07 42	07 00	13 28	19 15
TROYES	09 11	08 23	14 53	20 40
Durée	1h29	1h23	1h25	1h25
Arrêts	0	0	0	0

Comme souvent, le chant du cygne des années 80. Le temps est même descendu à 1h20 il y a quelques années.

Ou prenons des chemins de traverse :

376 km	1975	1983	1993	2003
NANTES	18 00	20 50	19 35	20 48
SAINTES	20 28/29	23 24/25	22 11/13	23 22/23
BORDEAUX	21 47	00 36	23 26	00 40
Durée	3h47	3h46	3h51	3h52
Arrêts	4	4	4	4

Trente ans de lente dégradation.

257 km	1973	1983	1993	2003
TOULOUSE	17 05	10 02	16 24	09 15
AGEN	18 08/09	11 04/06	-	-
BORDEAUX	19 17	12 10	18 24	11 13
Durée	2h12	2h08	2h00	1h58
Arrêts	3	2	0	0

Ligne électrifiée en 1980 pour un gain mineur. Depuis, deux arrêts supprimés font gagner 8 minutes.

488 km	1973	1983	1993	2003
LYON-Perrache	16 52	12 58	06 26	12 39
MULHOUSE	20 54/57	16 58/17 01	10 30/35	16 34/36
STRASBOURG	21 58	17 57	11 31	17 27
Durée	5h06	4h59	5h05	4h48
Arrêts	10	8	8	3

200 km/h en plaine d'Alsace, ligne aujourd'hui entièrement électrifiée, où l'on a remplacé des turbotrains maintenant considérés comme poussifs par des rames tractées par des locomotives électriques modernes. Et encore, le brillant temps de 2003 ne concerne qu'un seul train, dans un seul sens : cinq arrêts supprimés, dont le rebroussement de Belfort, qui gagne, arrêt compris, 13 ou 14 minutes⁵. À quoi bon ?

Et si on pouvait aller de Lyon-Perrache à Grenoble en 1h19 en 1974 (train 5719), en rame tractée par un diesel, l'électrification et les relèvements de vitesse permettent de faire aujourd'hui le trajet depuis Part-Dieu en 1h11. Sur Chambéry, c'est bien pire puisque le Mont-Cenis faisait le trajet de puis Perrache en 1h08, et que le meilleur train met 1h11 aujourd'hui. Le progrès, vous dis-je !

Que reste-t-il à vérifier ? Que les TER, qui s'appelaient encore omnibus lorsqu'ils allaient vite, sont victimes de la même maladie.

37 km	1973	1983	1993	2003
BEAUVAIS	16 24	16 24	16 18	16 08
MOUY	16 40	16 40	16 36	16 26
CREIL	16 54	16 54	16 51	16 44
Durée	0h30	0h30	0h33	0h36
Arrêts	1	1	3	3

3 minutes sur 30, c'est 10%.

113 km	1973	1983	1993	2003
ANGOULEME	22 18	22 32	22 26	22 33
SAINTES	23 18/21	23 34/38	23 24/36	23 32/45
ROYAN	23 52	00 08	00 04	00 13
Durée	1h34	1h36	1h38	1h40
Arrêts	5	5	5	5

5) Le temps de parcours moyen du trajet Lyon (Part-Dieu)-Strasbourg est passé en 20 ans de 4h55 à 5h15. Une minute tous les ans.

SNCF

Direction de la stratégie

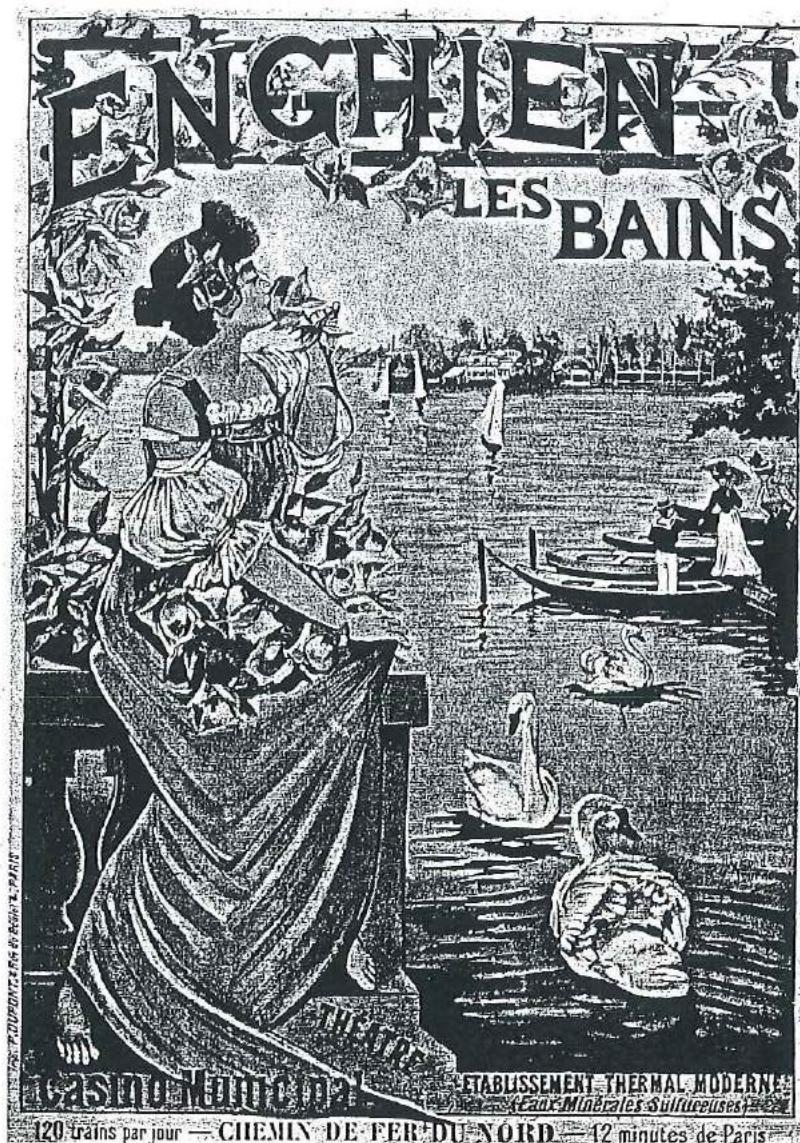
Jacques RABOÜËL

00 33 153 253 038

Matériel TER de plus en plus moderne et puissant pour des performances de plus en plus médiocres. Développement durable, où es-tu dans tout ça ? Et que dire des 13 minutes pour retourner un automoteur ?

Et nous terminerons par cette magnifique affiche de la Compagnie du Nord, que son style permet de dater du début du XX^e siècle, et qui annonce fièrement :

« Paris-Enghien, 12 minutes, 120 trains par jour ». On peut penser qu'il s'agit des deux sens, soit 60 trains par sens.



Et tout ça à la vapeur, au charbon, avec des rails courts, des postes à grands leviers et du block manuel. En 1973, on était passé à 14 minutes avec 3

arrêts et 84 trains par jour. Aujourd'hui, Paris-Enghien, c'est toujours 84 trains et 14 minutes, mais reconnaissons qu'aux heures de pointe, des directs se sont substitués aux omnibus, dont quelques uns ne mettent que 9 minutes.

Bref, si l'on peut trouver, ici ou là, des contre exemples d'améliorations autres que celles apportées par les lignes à grande vitesse⁶, le phénomène n'en est pas moins général et de grande ampleur, et mérite attention. Le chemin de fer, comme toute industrie, ne peut pas se désintéresser d'un phénomène qui le renvoie 20 ou 30 ans en arrière. Il y joue sa survie.

POURQUOI LES TRAINS DOIVENT ALLER VITE

Citius, altius, fortius (devise olympique)

Pour nos clients

De façon générale, nos clients ne souhaitent pas voyager. Ils ne souhaitent pas arriver à destination, ils souhaitent y être, et le voyage, ses embarras, son coût et son temps sont pour eux des corvées et des inconvénients. De fait, le client attend avec impatience la mise au point de la télétransportation que lui promet la science-fiction, et n'accepte en attendant que comme un pis-aller le TGV et l'avion lui-même. Nul n'a jamais douté qu'il était plus agréable de voyager dans un paquebot magnifique, avec restaurant, pont-promenade, piscine et cuisine, que serré dans un siège d'avion et nourri au lance-pierres. Les paquebots n'en ont pas moins disparu.

Tout le temps passé dans le train est donc, du point de vue du client, du temps perdu, qu'il n'a pas choisi de passer là. On peut tenter, par différents artifices, de lui rendre ce temps moins pesant, de le lui faire passer plus vite et plus agréablement, mais le mieux que l'on puisse faire pour lui est tout simplement de le réduire. C'est encore ça qui le rendra le plus heureux, et c'est pour ça qu'il acceptera de payer.

Bien sûr le confort, bien sûr la décoration, bien sûr les services en gare et à bord ont leur importance. Mais de ce point de vue, nos clients attendent surtout de trouver l'ordre, la propreté et la clarté qu'on peut espérer à un moment donné dans une société donnée. On ne peut certes pas les faire voyager dans des poubelles, mais la frénésie avec laquelle certains s'investissent dans ces à-côtés du transport semble inversement

6) Les lignes, pas les trains, comme nous le verrons plus loin.

proportionnelle à l'attention qu'ils portent au temps de parcours. Dit crûment, quand on ne sait pas faire du bon chemin de fer, on détourne l'attention sur autre chose⁷.

D'ailleurs, tous les modèles de prévisions de trafic tiennent le temps de parcours comme un élément essentiel du choix de la clientèle. La baisse ou la hausse des temps de parcours se traduit par une hausse ou une baisse concomitante de la fréquentation, et cela pour deux raisons. En modifiant le « coût généralisé » du déplacement, la variation du temps de parcours déplace le point d'équilibre entre les différents modes, en faveur de celui qui s'améliore ainsi. De plus, rendant le déplacement moins « coûteux », il déplace même le point d'équilibre économique général, favorisant ou défavorisant ainsi le transport face à d'autres activités. Depuis qu'existe le TGV, beaucoup ont abandonné l'avion au profit du train entre Paris et Lyon. Mais beaucoup aussi vont voir leurs amis plus souvent à Lyon en fin de semaine, plutôt qu'aller se promener en forêt.

Les économistes définissent à ce sujet l'« élasticité » du trafic au temps de parcours (comme d'ailleurs au prix, au temps d'accès, aux correspondances ou à d'autres paramètres). Pour faire simple, disons que l'élasticité est le pourcentage d'augmentation du trafic pour une diminution du temps de 1 %. Bien entendu, l'élasticité n'est pas une constante, elle dépend du trajet, de sa longueur, du public concerné, de la situation de la concurrence, du temps de parcours lui-même, etc. Mais l'expérience nous apprend que, pour les parcours ferroviaires ordinaires de quelques heures et dans notre pays, elle est généralement comprise entre 0,5 et 1,5.

C'est dire si nos clients réclament de trains qui vont vite, puisqu'un gain de 1 % du temps de parcours (2 minutes sur un trajet Marseille-Paris) attire grossso modo 1 % de clients nouveaux. Et comme nous le démontre M. Dupuy dans l'encadré ci-contre, cet effet commence à la première minute, même quand le trajet dure 2h37 ou 1h18. Contrairement à la croyance trop largement colportée pour être sans arrière-pensée, il n'y a pas d'effet de seuil, et il est aussi important de gagner une minute sur 2h37 que sur 2h01.

7) L'AVE espagnol est l'aboutissement ultime de cette politique, avec des TGV qui effectuent le parcours de 471 km entre Madrid et Séville à une vitesse moyenne de 195 km/h sur une LGV construite à grands frais pour 300 km/h (deux trains « drapeau » montent à 209 km/h), mais avec aussi une particulière insistance sur le service à la clientèle, l'esthétique des gares et des trains. Le trafic reste donc faible, avec moins de 20 trains par jour entre ces deux villes.

Effet de seuil ou paresse intellectuelle ?

Ce prétendu effet de seuil est d'ailleurs bien mal défini. Que faut-il faire ? Paris-Lyon en 2 heures disent certains. Non, non, répliquent d'autres, il faut passer au dessous du seuil des deux heures et faire 1h59. En réalité, on n'observe aucune différence de comportement de la clientèle quand on analyse le trafic de Paris-Rennes en 2h03, et celui de Paris-Nantes en 1h59 (déjà une dégradation sur les 1h58 d'antan). Tous deux répondent aux mêmes équations, sans effet de seuil notable.

Ce qui se comprend d'ailleurs très bien. Car si un tel effet existe, il s'applique pour chacun sur son propre trajet, et donc de bout en bout, et pas seulement sur celui du train seul. Et c'est peut-être en passant de 2h37 à 2h36 sur le trajet principal, que l'on fera passer le temps total de tel ou tel client de 4h01 à 4h00, le décidant par effet de seuil personnel en faveur du train.

Bref, le prétendu effet de seuil n'est qu'une vaine tentative pour expliquer simplement des questions complexes, et préférer la magie des mots à la difficulté d'avoir à entrer dans cette complexité. Mais J.-B. Say répondait : « Cette variabilité complique les phénomènes de l'économie politique, elle les rend souvent fort difficiles à observer et à résoudre ; je ne saurais y porter remède ; il n'est pas en notre pouvoir de changer la nature des choses ; il faut les étudier telles qu'elles sont ». Belle leçon d'humilité à la suite de laquelle M. Dupuy écrivait, au sujet des péages et de l'effet de seuil :

« Écrire dans deux colonnes la loi de consommation de ce produit, c'est-à-dire la quantité d'objets consommés correspondant à chaque prix, depuis zéro jusqu'au prix qui fait disparaître toute consommation, en faisant croître ce prix par légères différences ; prendre les diminutions successives de la consommation amenées par l'augmentation de prix, et les multiplier par le prix correspondant à cette diminution... »

En effet si le prix de 1 centime a pour effet de faire disparaître de la consommation une certaine quantité, il est clair que l'utilité de cette quantité est comprise entre 0 et 1 centime ; si le prix de 2 centimes fait disparaître une autre quantité, il est clair que l'utilité de cette quantité est comprise entre 1 et 2 centimes, de même pour les quantités qui disparaissent au prix de 3 et 4... Nous décomposons donc la masse générale des produits consommés au prix zéro en quantité dont nous connaissons l'utilité à 1 centime près ».

Remplaçons « produit » par « voyageur » et « centime » par « minute », et félicitons M. Dupuy d'avoir publié cela dans les Annales des Ponts et Chaussées de ... 1849.

Pour nos recettes

Ce que nous venons d'expliquer ici s'entendait pour des variations de temps de parcours à tarif constant. Une amélioration amènera plus de clients à voyager par chemin de fer, et donc augmentera les recettes. C'est a priori une bonne chose, quoique plus de clients entraînent plus de frais, de commercialisation (des guichets, des billets), d'exploitation (des gares plus grandes, des trains plus nombreux), de maintenance, de péage, etc.

Il reste qu'il y a toujours un moyen de rendre cet effet bénéfique pour la compagnie, qui est de ne pas laisser au client la totalité de l'avantage du temps gagné, en augmentant le tarif, ce qui fera baisser le trafic (élasticité du trafic au tarif) d'une valeur qui balancera l'accroissement dû aux meilleures performances. On aura ainsi les mêmes coûts de production et des recettes supérieures, ce qui est à l'évidence une situation meilleure qu'avant. Dans les faits, une position médiane est généralement adoptée, partageant entre la Compagnie et le client le bénéfice du progrès. Le tarif augmente, et le client est prêt à l'accepter pour bénéficier d'un meilleur service. C'est d'ailleurs la seule raison pour laquelle il accepte une augmentation. Toute augmentation non étayée par une amélioration provoque immédiatement sa désaffection, en proportion de l'élasticité au tarif, comme l'ont montré les augmentations sur Paris-Lyon en 1991, et plus encore les augmentations générales de 1993. Mais le tarif n'augmente pas autant que le temps gagné le permettrait. Le transporteur gagne alors par l'augmentation de la recette unitaire, et par celle du trafic.

Pour nos coûts

Il va de soi que des trains qui vont vite coûtent plus que des trains lents. Cela va de soi, mais cela n'est pas vrai pour autant.

Des trains plus rapides arrivent plus vite à destination, et peuvent donc repartir plus vite, et ainsi de suite. Au bout de la journée, cela fait des rames. Et là encore, le gain est à la première minute, et l'expression « creux de roulement » doit être absolument bannie. Car s'il est vrai que dans bien des cas, la minute gagnée sur le temps de parcours ne procure aucun changement, parce qu'il en faudrait par exemple 10, dans quelques autres, c'est justement cette minute qui permettra un trajet de plus, car 9 avaient déjà été gagnées les années précédentes. Et quand on fait la moyenne, sur une période longue et sur un grand réseau comme celui de la SNCF, on s'aperçoit que si chaque jour 500 rames gagnent une minute sur leur parcours, par le biais des gains réels, rares mais importants, et des « non gains » les plus fréquents, le gain total journalier

est précisément de 500 minutes·rame, soit en pratique l'économie d'une rame (une rame « travaille » un peu moins de 3000 heures par an, soit environ 500 minutes par jour)

Le TGV, un train bon marché

Grosso modo, un TGV Duplex coûte 22 M€. Il transporte 510 voyageurs, et offre un bar. Le train Corail équivalent comporte, derrière une Sybic, huit voitures Téoz (3 en 1^{re} pour 200 places, 1 bar, 4 en 2^e pour 350 places), soit un coût d'environ 11 M€ (3 pour la Sybic, 8 pour les voitures). Mais un TGV Duplex parcourt plus de 500 000 km par an, contre un peu plus de 200 000 pour une locomotive électrique GL, et un peu moins pour les voitures Corail. On voit que la réduction de moitié des temps de parcours et l'amélioration conséquente de la productivité du parc fait que l'investissement nécessaire pour un siège·km est finalement moins élevé dans le si bel animal qu'est le TGV Duplex que dans le classique train Corail tracté.

Au-delà des coûts d'investissement, la réduction touche aussi les coûts d'exploitation. Le personnel roulant lui-même, contrôleurs, serveurs du bar, mécaniciens, arrive et repart plus vite, et est donc plus productif, tant en kilomètres qu'en heures.

Mais à dire vrai, toutes les facettes de l'exploitation sont touchées, comme le savent bien les compagnies aériennes à bas prix. Les voyageurs passant moins de temps dans les trains, y abandonnent moins de journaux, y laissent moins de déchets, y fréquentent moins les toilettes, usent et salissent moins le mobilier, réclament moins de services (fermeture du bar sur les TGV Paris-Lille), bref, réduisent les coûts afférents à toute cette cuisine bien cheminote, mais si nécessaire et coûteuse.

Pour notre régularité

Car là aussi règne un mythe universel (ce qui est plus ou moins le propre des mythes), qui est que les détentes de l'horaire favorisent la régularité. La démonstration est claire et limpide : puisque ce train a régulièrement 5 minutes de retard, détendons-en la marche de 5 minutes et il sera à l'heure.

On pourrait d'ailleurs généraliser cette pratique à d'autres domaines, avec autant de succès :

- puisque les reçus au bac ne sont pas assez nombreux, baïsons la note d'admission à 8 et plus auront leur diplôme,
- puisque trop de gens ont de la tension, relevons les seuils de définition de l'hypertension et la population sera en meilleure santé,
- puisque des voyageurs arrivent en retard, partons 10 minutes après l'heure et moins de gens rateront leur train,
- puisque le billard est un jeu difficile, jouons avec des ballons de basket et les joueurs marqueront plus de points.

Le dénominateur commun de toutes ces propositions n'est pas d'améliorer la situation réelle, mais de relâcher les règles en espérant un apparent progrès du résultat. La sanction ne se fait en général pas attendre, par diminution de l'attention et de la détermination des acteurs, et les performances relatives ne s'améliorent en pratique pas, quand elles ne se dégradent pas.

Depuis que les horaires ont été détendus, comme nous l'avons vu, depuis que les temps d'arrêt ont été progressivement augmentés, comme nous le verrons, la régularité ne s'est pas améliorée contrairement aux pronostics. La raison en est simple, disent les guérisseurs, le remède était bon, mais la dose n'était pas assez forte. Et de redétendre, et de ralentir, et d'augmenter les temps de correspondance. Combien de malades sont ainsi morts guéris !

Dans les années 1910, lors de conférences réunissant toutes les grandes Compagnies concernant les problèmes d'exploitation communs (on n'avait pas encore inventé les interfaces), Sartiaux, directeur de l'exploitation du Nord, à ses collègues qui s'étonnaient des excellents résultats de ce Réseau quant à la régularité, répondait : « Mes trains sont à l'heure parce qu'ils sont difficiles⁸ ». Et difficiles, ils mobilisaient l'énergie et la conscience de ses agents, roulants et sédentaires, pour les maintenir avec succès dans leur horaire. Là où règnent les détentes s'installe progressivement dans les esprits la croyance que les retards sont sans importance, puisqu'il y a de la marge pour les rattraper. Chacun reporte sur le suivant le soin de revenir dans l'horaire, jusqu'au moment de l'arrivée du train, où l'on constate le retard.

8) Il semble que Dautry, directeur de l'État dans les années 20/30, mais qui avait travaillé au Nord avant la première guerre mondiale, ait repris cette phrase à son compte.

C'est ainsi que la simple observation montre qu'il est devenu rare que les trains partent à l'heure, même quand les signaux sont ouverts, quand le service voyageur est terminé, et que le personnel de gare et de bord est présent. Une minute de retard au départ est d'une observation courante, sans cause aucune que la désinvolture et le désintérêt pour cette question pourtant centrale⁹. Et il est courant de voir un train, parvenu avec deux ou trois minutes d'avance dans une gare intermédiaire (ne parlons pas des économies d'énergie !), en repartir avec une ou deux de retard. On lisait même dans un article récent d'un magazine ferroviaire qui décrivait une anecdote réelle que tel retard pris par un certain train était sans importance, étant donné les détentes dans la suite de sa marche.

Nous sommes là plongés dans un cercle vicieux qui ne peut que s'aggraver avec le temps, et que même une réaction énergique mettra plusieurs années à redresser, tant le dogme a maintenant été enfoncé dans toutes les têtes et a remplacé la volonté de faire par celle d'expliquer pourquoi on ne peut pas faire.

QU'EST CE QUI RALENTIT LES TRAINS

« Ils ne mouraient pas tous, mais tous étaient frappés »
(*Les animaux malades de la peste, La Fontaine*)

Les marches-types, article de base

La première question est évidemment celle du calcul du temps de parcours brut, appelé marche-type. Celle-ci est calculée par le gestionnaire d'infrastructure, en l'occurrence l'Organisme de Répartition des Capacités (ORC), qui appartient à RFF. Le transporteur fournit la courbe effort/vitesse de ses engins de traction, leur nombre, la longueur et le tonnage du train, les divers coefficients de frottement solide et aérodynamique, le mode d'utilisation du frein et ses performances pour les arrêts ou ralentissements prévus, et la vitesse maximale de son matériel.

9) Reconnaissions que l'incapacité chronique à avoir des pendules donnant simplement la même heure dans une même gare n'est pas un facteur qui favorise la régularité. Comment expédier les trains à l'heure, quand on ne sait pas ce qu'est l'heure. Anecdotalement, l'auteur a relevé un jour quatre heures différentes sur un même quai de la gare souterraine de Paris-Nord, et même une minute de différence entre les deux faces d'une même pendule de la gare Montparnasse. Un signalement à un agent de l'escale a sombré dans l'indifférence et l'incompréhension.

À partir de ces informations, et de celles concernant l'infrastructure elle-même (rampes, pentes, courbes, limitations de vitesse¹⁰, alimentation électrique), RFF calcule une marche de base, à laquelle des temps de détente sont ajoutés afin de faire face aux imprévus (stationnement prolongé, ralentissements temporaires ou inopinés, train précédent en difficulté). Sur ligne classique, ce temps de détente est en principe de 3 à 4,5 minutes pour 100 km, selon les types de train de voyageurs et leur environnement (trains privilégiés circulant sur des sillons assez bien isolés des autres, et donc mieux protégés des sources d'incident). Sur LGV, la règle est de 5% de détente¹¹. Nous avons là la marche-type, qui serait celle d'un train ayant les caractéristiques en question s'il était seul sur sa ligne.

Il faut noter que cette marche-type est déjà très loin d'être un optimum. Outre les détentes dont nous avons parlé, il a fallu composer avec un grand nombre de facteurs. La charge du train a par exemple été prise à son maximum (journalier, hebdomadaire, annuel), et la charge réelle est donc généralement inférieure¹². On pourrait imaginer d'avoir pour un même train des horaires différents pour des jours différents, mais l'esprit de système s'allie là avec l'envie de simplifier pour affirmer qu'une telle volonté de différenciation est ridicule et ne peut germer que dans des esprits technocratiques éloignés des réalités commerciales¹³. De même, la tension électrique est en général plus élevée que celle prise en compte dans les calculs, la longueur du train a, elle

-
- 10) Les taux de limitation de vitesse doivent-ils être arrondis aux 10, ou aux 5 km/h inférieurs. Une telle discussion peut sembler byzantine, mais finit par influer sur les temps. La question est bien sûr le plus souvent résolue au détriment de la vitesse.
 - 11) 7 % sur la LGV Nord. Le résultat est là : au début, on allait à Lille-Flandres en 1h00, et à Lille-Europe en 58 minutes. On y va maintenant en 1h04 et 1h01 (à Lille-Flandres il est vrai avec des rames ex Sud-Est roulant à 300).
 - 12) L'influence de ce paramètre est considérable, principalement en traction diesel. Par exemple deux voitures de plus entraînent un allongement du temps de parcours d'un Paris-Mulhouse à 4 arrêts de 10 minutes. Comme la marche est calculée sur la charge de pointe, on voit les conséquences catastrophiques. Et si encore on était sûr que ce soit bien la charge de pointe définie par le transporteur qui était prise en compte. Mais la transparence ne règne pas dans ce domaine, et nul ne sait réellement quels ingrédients forment la recette selon laquelle sont fabriquées ces marches-types.
 - 13) Mais pour les trains de grandes lignes, qu'importe au voyageur d'aujourd'hui que le train d'hier ait eu un horaire avancé de 3 minutes dans telle gare, et de 5 dans telle autre. Il est dans son train, dont il connaît l'horaire, qu'il a demandé lors de l'achat de son billet, et il ne prend qu'un train à la fois. D'ailleurs, les magasins ont-ils des heures d'ouverture uniformes toute la semaine et toute l'année, au mépris des besoins des clients, au titre de la simplification et de la « lisibilité » des horaires ? « Nocturne le vendredi, et ouverture en continu le mercredi, et les jours de marché. L'été, le magasin fermera à 21 heures ».

aussi, été prise maximale, ce qui influe sur l'aérodynamisme, mais aussi sur les points de reprise de vitesse après ralentissement, etc.

En bref, le calcul de la marche-type est fait en considérant que tous les éléments peuvent être défavorables, alors même qu'il est évidemment rare qu'ils le soient en même temps. Quand bien même ce serait le cas, la détente incluse dans la marche permettrait une certaine souplesse. *elle va d'ailleurs là pour ça !*

Les temps d'arrêt

Les trains s'arrêtent dans les gares pour que les voyageurs montent et descendent. Accessoirement, quelques opérations commerciales peuvent y être exécutées (bagages, colis) mais ont en pratique presque disparu au cours des trente dernières années. En outre, des opérations techniques y prennent place, comme des changements de machine (remplacement d'une électrique par une diesel), des tête-à-queue (changement d'extrémité de la locomotive, ou du seul conducteur sur les automoteurs), des remaniements de composition (train qui se scinde en deux ou dont deux parties se regroupent). Ces temps d'arrêt se sont progressivement eux aussi dégradés, comme nous allons l'analyser ci-dessous.

Les arrêts simples

Classiquement, les temps d'arrêt, après avoir diminué au cours de l'histoire des chemins de fer (rappelons-nous l'époque des « arrêts-buffet » qui permettaient aux voyageurs d'aller manger durant l'arrêt) sont tombés jusqu'à 2, voire 1 minute. Ils ont recommencé à croître dans les années 80. Les raisons n'en sont pas parfaitement claires. Comment en effet justifier que nos grand-mères aux longues jupes et chargées de bagages grimpaien plus vite dans des voitures au plancher très haut par des emmarchements raides à partir de quais bas, que nos filles en pantalon, qui « voyagent léger » et montent dans des TGV au plancher bas et aux larges portes.

Deux causes de fond peuvent être avancées, mais qui n'expliquent manifestement pas tout.

La première est la volonté générale de prévenance que les entreprises cherchent à offrir à leurs clients. La SNCF n'échappe pas à la règle commune, et est fière d'avoir petit à petit remplacé les annonces comminatoires prononcées d'une voie mâle (« Quai n°3 en voiture s'il vous plaît, fermez les portières, le train va partir ») par des messages énoncés par la douce voix de Simone

(« Ding, ding, dong, sur le quai n°3, le train n°6523¹⁴ partira dans quelques instants. Les voyageurs sont invités à ... Nous vous rappelons que les personnes qui accompagnent les voyageurs ne sont pas autorisées à monter dans les voitures. Attention à la fermeture automatique des portières, attention au départ »). Les coups de sifflet, dont les voyageurs ignoraient la signification réelle, mais qui stimulaient leur ardeur à monter à bord, ont été remplacés par des musiques suaves et amollissantes.

La seconde est la prudence qui conduit les responsables, depuis les agents des gares jusqu'aux concepteurs du service, à augmenter les temps pour faire face aux cas extrêmes. Bien sûr, il y a quelquefois un important groupe de Japonais à bagages énormes, des étudiants chahuteurs, des handicapés à faire monter, mais là encore, les détentes de la marche-type sont précisément faites pour amortir ces impondérables. Le sommet de la perversité est atteint quand on justifie ces temps d'arrêt par l'argument pseudo-scientifique des chronométrages, qui montreraient que malgré un arrêt de 4 minutes dans telle gare, les voyageurs n'ont pas fini de monter et le train part avec 30 secondes de retard. Pour sûr, si l'arrêt durait 10 minutes, il en serait de même puisque tout le monde, des cheminots sur le quai aux annonceurs et aux clients eux-mêmes agissent en fonction de l'heure de départ pour lancer les annonces, s'embrasser encore, se presser ou pas, et finalement monter. Avec un peu d'effort, on y arrivera, puisqu'une « norme » est de 6 minutes et demie à Lyon-Part-Dieu¹⁵.

C'est ainsi qu'on en arrive à faire arrêter successivement le TGV 5104 (Lille-Toulouse) 5 minutes en gare Picarde¹⁶ (06h55/07h00), 4 à Roissy (07h28/32), et 5 de nouveau à Marne-la-Vallée (07h42/47), soit 14 minutes sur 52 de trajet. Pire encore, l'exemple du TGV 9864, qui passe 14 % de son temps en stationnement sur son trajet entre Bruxelles et Nice (65 minutes sur 8h05)¹⁷.

-
- 14) Sûrement pour rire un peu, on entend, à Montparnasse et peut-être ailleurs : « le train huit, six, deux, quatre, sept, cinq partira de la voie 23 » (pourquoi pas deux, trois ? Mystère). Après les chiffres, on attend les lettres.
 - 15) Effets pervers de la contractualisation par rapport au dirigisme jacobin. Les Régions, qui s'engagent sur la régularité au près des activités ont intérêt à prévoir large pour se garantir des reproches. Il vaut mieux un unique reproche lors de la négociation que risquer des reproches multiples au cours du service.
 - 16) Il est vrai que ce TGV est doublé en gare Picarde, ce qui explique en fait son temps d'arrêt de 5 minutes. À noter qu'à Douai et Arras, où il dessert les gares classiques aux quais bas et où montent certainement autant de clients, le stationnement n'est que de 2 minutes.
 - 17) On ne peut nier les vertus de la réservation obligatoire (encore que les Japonais, ou les Allemands, valeureux cheminots eux aussi, s'en passent). Mais elle a en même temps fait disparaître le besoin de monter le premier, et donc aussi vite que possible, pour s'assurer d'une place. Dans les TGV Duplex, on observe en outre que les clients cherchent sur la

Les tête-à-queue

Nous ne prendrons que deux exemples simples :

En 1966, l'autorail 1^{re} classe Bordeaux-Lyon faisait demi-tour en 3 minutes à Saint-Germain-des-Fossés (18h55/58), et le train de nuit en 10 minutes (02h33/43), avec essais de frein et manœuvres à la lanterne et sans radio. Ces temps étaient toujours les mêmes 20 ans plus tard, en 1985¹⁸. Aujourd'hui, le turbotrain tourne en 4 minutes (16h23/27), et le train de jour en 13 minutes (13h18/31).

En 1966, de nombreux trains tournaient à Marseille-Saint-Charles en 11 minutes, certains en 10, le Mistral pair en 7 (16h03/10), alors qu'il s'agissait de rames tractées qui devaient changer de locomotive et refaire un essai de frein. En 1985, beaucoup de trains tournaient en 10 minutes, et 9 minutes n'était pas rare. Aujourd'hui, la plupart des TGV, qui ne réclament aucune manœuvre, prennent 13 minutes, aucun moins de 10 minutes.

Les changements de machine

Là encore, deux exemples suffiront.

Amiens réalisait systématiquement les changements de machine (vapeur vers Calais, électrique vers Paris) en 6 minutes¹⁹. En 2000, le meilleur temps était de 8 minutes, et 10 était la norme. En 2004, 11 est la norme, sans exception.

Les trains Paris-Bâle changeaient de machine à Mulhouse en 6 à 8 minutes dans les années 60. Quarante ans plus tard, il leur en faut de 10 à 12.

Accessoirement, si l'on peut dire, de telles pratiques conduisent à une saturation artificielle des voies à quai, et donc à des demandes d'investissement souvent impossible à satisfaire. Cercle vicieux.

Les coupes/accroches

Les trains à tranche disparaissent petit à petit du paysage, dont par exemple la tête allait à Brest et la queue à Quimper, par de savantes manœuvres en gare de Rennes. Les manœuvres inverses, au retour, pour faire de deux trains un seul, étaient même plus compliquées. Une rapide plongée dans les indicateurs de 1966 et de 1973 nous montre que la tête partait

plate-forme l'emplacement de leur place numérotée, quitte à faire patienter les autres derrière eux. Une meilleure disposition des informations, des mentions sur les billets, pourraient peut-être pallier cet effet pervers.

18) Au début des années 80, un chef de gare de Saint-Germain-des-Fossés était connu pour particulièrement veiller à cet aspect du service.

19) Deux express Paris-Lille venaient faire tête-à-queue dans le temps remarquable de 5 minutes (11h06/11 et 18h15/20).

couramment 3 minutes après l'arrivée (à Dijon, par exemple, départ vers Lyon) et la queue 8 minutes plus tard (vers Lausanne). On trouve des temps similaires au Mans (5 et 18 minutes pour Rennes et Nantes), à Poitiers (5 et 15 pour Bordeaux et La Rochelle), à Bar-le-Duc (3 et 10 pour Strasbourg et Francfort), ou à Dax (3 et 12 pour Irun et Tarbes).

Heureusement, les temps sont maintenant réduits, avec des automotrices qui ne demandent plus ces manœuvres de raccordement de locomotive, d'essai de frein, d'installation de signaux de queue. Mais ils sont encore bien élevés, et on ne trouve pas de départ de la tête en moins de 3 minutes, et de la queue avant 6 ou 7. Dans le sens du raccordement, la « norme » est de 9 minutes. À quand 10 minutes, pour faire rond ?

Taisons ce qui arrive aux quelques trains à tranches qui subsistent, qui sont souvent des trains de nuit (Mais pas tous, voir Périgueux, Rodez, Nîmes, Béziers) ou des parcours complexes durant des périodes de vacances. Oui, taisons-le, personne ne le croirait.

Le matériel se complique

Revenons quelques années en arrière. Les voyageurs ouvraient et fermaient les portières eux-mêmes, et au besoin un agent courrait suppléer aux négligents. Portes ouvertes ou fermées, le train partait, quoi qu'en pense. Le matériel moderne n'est plus si insouciant. Il faut fermer les portes avant le départ, et vérifier qu'elles le sont bien, et les verrouiller, et les contrôler. Un vrai petit poste d'aiguillage, où l'informatique, en général source de ralentissement des processus, a son mot à dire. Et tandis que les braves « caravelles » (les X 4300 des années 60) s'arrêtaient dans les petites gares une vingtaine de secondes (montés : 2, descendu : 1 disait la statistique, les bons jours), on ne sait plus faire à moins d'une grande minute avec les modernes X 72 500. Pour les trains omnibus, qui s'arrêtent souvent et n'ont pas le temps de profiter de la vitesse plus élevée dont sont capables les autorails modernes, il y a perte sèche, et c'est pourquoi l'on voit des horaires quelquefois moins bons aujourd'hui qu'il y a dix ou vingt ans.

Il est peut-être légitime d'avoir monté toute cette procédure compliquée de fermeture de portes (d'abord toutes sauf celle de l'agent de train, puis le ding-ding, puis la sienne propre, puis le contrôle de tout cela), mais le résultat en est désastreux, pour nous, notre image, et nos clients.

De même, l'informatique dont ont été munis les dernières générations de TGV, certainement pour leur bien, allonge sans cesse les temps de réaction, de

mise en service. Il en est pour ces matériels comme pour le premier ordinateur venu : lorsqu'il faut le relancer, il faut procéder à une série de contrôles et de vérifications, qui mis bout à bout, finissent par durer plus d'une minute, tandis que quelques secondes suffisaient à mettre en service un engin il y a vingt ans.

Et l'affaire n'est pas terminée, car après la fermeture, on s'attaque maintenant à l'ouverture des portes. Contrôle du serrage effectif des freins autorisant l'ouverture. On est loin du Japon, où l'agent de train ouvre et ferme des portes au mouvement de type « métro » en une poignée de secondes.

Les gares

Il faut reconnaître de grands progrès dans la distribution durant les dernières années, mais il y avait urgence. Les temps de délivrance des billets, autrefois de quelques secondes, prenaient des valeurs inquiétantes. Le voyageur payait là le prix de l'avantage que lui fournissait une place garantie par la réservation, et la tranquillité d'esprit que lui procurait cette assurance. On peut toutefois regretter la complication des distributeurs automatiques et des opérations lorsqu'il s'agit de trains de banlieue ou de TER, qui exigent le déroulement d'écrans successifs et nombreux pour les opérations les plus simples. On trouve aussi bien dans le métro de Londres qu'au Japon des distributeurs automatiques au fonctionnement rustique et simple (et qui acceptent pièces et billets de banque), identiques depuis 40 ans (et la SNCF avait les mêmes à l'époque), et d'un débit bien plus élevé.

Mais il faut par dessus tout garder à l'esprit que le premier but du client est de prendre le train, et que tout ce qui le ralentit ou l'encombre est a priori à éviter. Dans le cas caricatural d'Eurostar, une décision administrative conduit en pratique à allonger de 10 minutes (le temps d'enregistrement est maintenant de 30 minutes, comme il est rappelé sur les billets, sauf pour quelques voyageurs privilégiés, alors qu'il était prévu à l'origine qu'il serait ramené à 10 minutes aussi vite que possible) un trajet que les Anglais réduisent de 20 minutes au prix d'une dépense de 3 milliards d'euros (CTRL 1), ce qui revient à peu près à jeter un milliard et demi d'euros par la fenêtre (et l'on s'étonne après cela que les prévisions de trafic d'Eurostar ne soient pas respectées. Ça plus les retards chroniques expliquent déjà une bonne part de l'écart). Mais il n'est pas sûr que les terminaux (le mot gare est si désuet) d'Eurostar ne soient pas, dans l'esprit de certains et malgré cela, des exemples à suivre et des réussites à imiter.

La simple observation quotidienne du départ des trains montre bien qu'un nombre non négligeable de clients arrivent dans les toutes dernières minutes, voire secondes, avant le départ, ce qui indique bien l'importance qu'ils accordent au temps. Ne méprisons pas ces faits, sous peine qu'ils se vengent. Et ne transformons donc pas nos gares en labyrinthes, ayons même le souci du nombre de pas des voyageurs, qui nous le rendront en trafic. Évitons en particulier toute disposition qui allonge les trajets à parcourir, si peu que ce soit, sans raison forte et prouvée. Un escalier mal tourné, un recul des butoirs (ou des trains loin des butoirs), un détour pour lire le numéro de la voie sur un petit moniteur plutôt que sur un grand tableau bien placé, une boutique à contourner, se traduisent inévitablement par des clients perdus (à commencer par ceux qui ratent leur train de quelques secondes, et qui l'auraient eu sinon, ce qu'un esprit curieux et désabusé peut aller voir en observant les correspondances TER/TGV à Valence, par exemple). L'anglais à ce sujet a une jolie formule : « the train is a walk-in service ».

Le sens du progrès

Faisons d'abord litière de l'argument qui voudrait que les trains aillent moins vite parce que le trafic a augmenté, et que les lignes sont saturées. Bien sûr que le trafic a augmenté. Mais surtout grâce au TGV, qui roule sur ses propres lignes, ou pour l'arrivée duquel des travaux importants ont été réalisés sur les lignes classiques et dans les nœuds qu'il parcourt. Mais comme nous l'avons vu, la dégradation des temps touche toutes les lignes, et un coup d'œil aux statistiques montrent que les lignes se partagent également entre celles qui ont vu leur trafic croître et celles qui l'ont au contraire vu diminuer. Et aucune corrélation nette n'apparaît entre les deux phénomènes.

On ne peut nier cependant la difficulté de tracer par exemple les TGV de la Jonction au milieu des autres TGV successivement sur plusieurs lignes à grande vitesse. Par exemple, tracer un Lille-Marseille demande de respecter les contraintes de la LGV Nord, puis d'inscrire le sillon entre ceux de la LGV Sud-Est, puis Méditerranée en cas de sortie à Lyon.

On peut cependant observer deux choses. La première est qu'on peut vouloir tracer ces trains à long parcours d'abord, et reporter les contraintes sur les autres. C'est bien pour cela que les directives européennes prévoient qu'il faut tracer les trains de fret internationaux les premiers. La seconde, qui va

chatouiller des fibres profondes, est qu'un tel tracé peut se révéler incompatible avec le cadencement de ces autres trains, nouveau dogme importé de pays à la géographie humaine et physique différente et aux autres contraintes.

Quoiqu'on l'ait souvent prétendu, on n'a cependant jamais démontré en France que le cadencement augmentait la clientèle. Les mises en place de services cadencés ont toujours été accompagnées de modification de dessertes (augmentation de la fréquence, en particulier), dont l'effet bénéfique a été mis sans preuve, et même contre tout bon sens, au compte du cadencement. En réalité, le cadencement simplifie surtout la conception et l'exécution du service, ce qui est un gros avantage ... pour les cheminots.

En tout cas, le cadencement est une des causes de la faible performance des TGV Jonction, sans parler des trains desservant l'Allemagne ou la Suisse, pays cadencés avec une rigidité toute germanique. Le TGV qu'à grands frais on a fait arriver vite à la frontière doit alors attendre son sillon, et si ce n'est pas un sillon de rapide, se contenter de ce qu'il a (Berne-Zürich, par exemple, où les TGV roulent comme des TER), et tous les investissements d'interopérabilité du monde n'y peuvent rien.

Mais l'observation du développement du réseau de l'Île-de-France conduit à des réflexions encore plus inquiétantes. En effet, en 1970, on imaginait le RER A, et on le construisait pour que les trains y roulent à 100 km/h sous Paris. Grand succès. Puis 10 ans plus tard on raccordait la gare du Nord à Châtelet, et naissait le RER B, pour lequel on s'est satisfait de 80 km/h. Dans la foulée, on perçait un tunnel parallèle au RER A pour y faire passer la ligne D. La comparaison des trajets Châtelet-Gare de Lyon entre les deux lignes concurrentes n'est pas propre à exciter la fierté du cheminot²⁰. Et dans les années 90 enfin, on a conçu le RER E. Faisant un bond dans le futur, on a décidé que 60 km/h suffiraient bien. Un trajet dans ce dernier entre Magenta et Haussmann, et surtout la pénible et hésitante entrée dans cette dernière gare, qui à elle seule réclame près d'une minute, provoque un sentiment de honte.

20) Pire encore, Météor, le petit métro, est arrivé depuis :

Gare de Lyon-Châtelet	Ligne A, RATP	Météor, RATP	Ligne D, SNCF
Temps de parcours	2 min 30 sec	2 min 50 sec	3 min 15 sec

Quelqu'un y voit-il un danger ?

Moins vite qu'un métro, moins vite qu'un simple tramway. Et pour le prix qu'on y a mis !

UN REDRESSEMENT RAPIDE EST INDISPENSABLE

« We've lost the art of railroading », titrait un magazine ferroviaire américain dans les années 70. Nous avons perdu l'art de faire du chemin de fer.

Face à l'assaut des compagnies aériennes à bas prix, face à la perte de son statut de premier de la classe en matière de sécurité (c'est difficile à admettre, mais il faut être nous-même conscients que le taux de tués par voyageur-kilomètre est maintenant plus faible en avion qu'en train (pour les blessés, réfléchissez vous-même), face aux nuisances qu'il provoque sans compensation pour les riverains (le voisin de l'autoroute n'aime pas qu'elle passe près de chez lui, mais il l'emprunte, ce qui aide à son acceptation. Il n'en est pas de même pour le TGV, sans parler des lignes de fret), face au développement du transport par autocar (certes lent, mais propre, confortable, bon marché²¹), face aux efforts de la concurrence, le chemin de fer en général, et la SNCF en particulier, se doit d'insister sur son seul réel atout qui est la vitesse.

La religion de la minute, qu'elle soit en conception ou en exploitation, doit revenir au premier plan. Le succès du TGV montre bien ce qu'a apprécié notre clientèle, et ce qu'elle continue à vouloir. Quelques exemples vont illustrer cette conclusion :

Lorsqu'une ligne à grande vitesse est mise en service, la clientèle abandonne massivement l'avion, et sensiblement l'autoroute, pour venir dans les trains. Mais dès que la distance est un peu longue, dès que le temps de parcours approche deux heures, l'avion reste plus rapide que le train (nous connaissons tous l'argument du « centre-ville au centre-ville ». Il faut continuer à l'utiliser, car il est rhétoriquement efficace. Mais le problème est que peu de gens vont de centre-ville à centre-ville. Et ceux qui vont de Goussainville à Vénissieux ont plus vite fait de prendre un avion à Roissy pour Satolas). Cela signifie que l'avion reste aux aguets, même sur Paris-Lyon (une quinzaine de vols par jour dans chaque sens), mais surtout que, la valeur du temps de la clientèle s'accroissant lentement avec le PIB, la tendance est au retour vers

21) Et qui a, par exemple, complètement éliminé le train sur la relation Paris-Prague, où il est en plus très nettement plus rapide.

l'avion. Le seul moyen de combattre cette tendance est d'améliorer nos performances.

Extrait d'un entretien donné par H. du Mesnil, directeur d'Aéroports de Paris, à Kurt Hofmann, journaliste, le 21 novembre 2003 (traduit de l'anglais) :

« Le fait que d'ici une dizaine d'années, les TGV relieront Paris à des villes comme Barcelone et Amsterdam implique que nous perdrons des passagers à leur profit, parce que les gens n'accepteront pas de longs trajets pour rejoindre les aéroports et des temps d'attente dans les terminaux. »

M. du Mesnil croit que, pour résister à cette menace, ADP doit améliorer son efficacité. Il souligne par exemple le besoin d'améliorer les relations entre Roissy et Paris. [...] À Orly, ADP va restructurer le terminal réservé aux navettes nationales pour réduire le temps d'attente des voyageurs. « Même si nous ne gagnons que 5 minutes sur le temps d'attente, cela nous renforce face au TGV » ajoute-t-il.

Pour améliorer nos performances, il nous faudra rouler plus vite : 200 en 1975, 260 en 1980, 270 en 1985, 300 en 1990, et on roule à 320 sur quelques dizaines de kilomètres au nord de Marseille²², pour préparer la mise en service du TGV-Est. À 200, il faut 18 secondes pour faire 1 km. À 300, il en faut 12. C'est pour gagner ces 6 secondes à chaque kilomètre que l'on accepte de dépenser une douzaine de millions d'euros en infrastructure (prix du km de LGV en plaine), sans compter le matériel roulant. Et passer de 300 à 320 fera gagner moins d'une seconde par kilomètre, avec un coût sur la construction, la maintenance et l'énergie. Aucun moyen de gagner du temps ne doit être négligé, et rouler vite en est un ; mais on vient de voir que les bénéfices à en attendre sont inférieurs même à celui qu'on peut espérer d'une remise à plat des horaires d'aujourd'hui. Ne gaspillons donc pas l'effort que la nation, à commencer par les cheminots, consacre à l'amélioration de nos performances, quand on en voit le coût.

Un voyage de mille lis commence par un premier pas (proverbe chinois).

Jacques RABOÜL

22) Que tout le monde se rassure, on n'en a pas profité pour gagner une minute dans l'horaire.
Ah mais non !