

Qu'attend la SNCF pour engager ses TGV sur les lignes TET ?



Trois séries d'automotrices TGV possèdent des unités disponibles et réutilisables immédiatement en service mixte TET plus TGV. Les affecter à ces missions tout en conservant leurs aptitudes à circuler sur les LGV serait de nature à conserver une normalisation tout le parc TGV. Les matériels polyvalents, TET et TER laisseraient les missions LGV pures aux TGV Réseau et Duplex des dernières générations en leur préservant une évolution vers 350 km/h. Cette nouvelle interopérabilité des matériels TET vers les lignes TGV, permettra une continuité réelle entre tous les territoires.

La SNCF a proposé d'engager des TGV disponibles sur les services TET (Trains d'Équilibre du Territoire), en remplacement de rames TEOZ. Cette mise en œuvre est d'autant plus judicieuse qu'un parc excédentaire important de rames TGV est déjà disponible. A cela s'ajoutent les livraisons programmées de TGV Euroduplex jusqu'en 2020. Ces matériels démontrent tous les jours leur aptitude à utiliser des lignes conventionnelles en particulier sur le sud de la France. Depuis Tours où elles quittent la LGV, ces rames TGV circulent quotidiennement sur les lignes conventionnelles vers Bayonne et Toulouse. Depuis Bordeaux, tous les jours ces rames TGV circulent sur les voies classiques vers Marseille et jusqu'à Nice. Ce matériel est donc compatible à la fois sur lignes à grande vitesse et réseau classique. Dès lors, il suffit d'affecter des rames TGV disponibles aux services TET pour concrétiser la proposition de la SNCF. Nombre de TGV des premières générations sont garés sans utilisation. Tel est le cas de rames Lyria. De même des TGV sud-est, Atlantique et Eurostar sont aussi disponibles.



Le Président Pépy affirme très officiellement que contrairement à nos voisins Européens, la France ne dispose pas de matériels spécifiques pour une offre compatible avec des vitesses commerciales de 200 à 250 km/h. Cette plage correspond à la définition de la première génération de TGV conçus pour 270 km/h lors de leur mise en service. **Ce niveau est également exploitée jusqu'à 220 km/h par toutes les générations de TGV entre Bordeaux et Tours. C'est la confirmation que l'ensemble du parc TGV excédentaire, par sa polyvalence, peut couvrir ce segment sans besoin de nouveaux achats.** Ces TGV peuvent circuler sur le réseau conventionnel et sur les LGV Françaises. Il va de soi, que l'ensemble des TGV devra bénéficier automatiquement des mêmes niveaux de maintenances normalisées et des remises à niveau périodiques des les cabines voyageurs. **Qu'ils soient en TGV ou en TET les voyageurs méritent évidemment le même confort.**



Cette polyvalence de matériels autorise à intégrer dans le roulement des missions LGV pour l'ensemble des rames. Elle permet de regagner les dépôts titulaires actuels et ainsi de conserver les dépôts d'affectation. **De telles dispositions prises en période de crise couvriraient le parc ferroviaire voyageur pour les quinze prochaines années. Elles économiseraient des gaspillages financiers inopportuns** (Cette couverture de parc prend en compte les commandes programmées). Pour mettre en œuvre ces affectations TET, les personnels à charge de l'exploitation savent **l'organiser en interne. C'est bien là, une mission de la SNCF entreprise d'Etat.**

La SNCF qui a sollicité et reçu de l'Etat une subvention d'équilibre TET doit faire l'effort, dans le cadre de sa position d'exploitant exclusif des services ferroviaires nationaux de voyageur, d'intégrer dans ses modes de gestion actuels, l'ensemble des charges inhérentes à ces différentes affectations lors des missions de ses matériels. La modernisation courante étant répartie au prorata de leur utilisation et à coût identique, tantôt sur les services TGV Grandes Lignes, tantôt sur les services Grandes Lignes TET. En période de crise économique, **toute autre disposition à cet ajustement de la subvention d'équilibre de l'Etat pour les TET serait très mal perçue par les français.** La SNCF vis-à-vis de l'Etat qui est AOT (Autorité Organisatrice de Transports) se cantonnerait à un rôle de délégataire du service TET moyennant fourniture par l'exploitant (la SNCF) des moyens **contre une subvention d'équilibre identifiée actuellement à 320 M€ annuels.**

Il restera à régler le problème des parcours sur ligne non électrifiées. Pour ces parcours souvent mixtes, des solutions existent sur étagère, **y compris en conservant les voitures TGV,** il suffit de leur adjoindre des moyens de traction permettant l'autonomie de la rame sur ligne non électrifiée. La silhouette des trains Espagnols Talgo T250H serait possible à reprendre. Sur les lignes, thermiques, le reliquat de voitures TEOZ et à titre provisoire serai disponibles le temps de retrouver davantage de visibilité, en particulier sur la ligne 4 ou encore sur le Cévenol ou sur Bordeaux – Lyon.



Une gestion ferroviaire plus réaliste pourrait, tout en diminuant le montant des engagements financiers, redonner de l'élan aux trains d'aménagement du territoire.

Ces services ferroviaires assimilables aux trains du quotidien sont aussi le moyen, **pour les usagers en quête d'une tarification mieux appropriée à leur porte monnaie, de pouvoir satisfaire à leurs obligations de déplacements.**

Ce type de gestion permet de trier les débats et de démontrer, une fois ce redéploiement de moyens effectué, qu'il suffira de se concentrer sur l'amélioration des infrastructures.

La modernisation des voies reste prioritaire et impose de composer avec l'environnement. Par delà l'amélioration des performances, cela peut justifier des électrifications et le traitement sécuritaire des passages à niveau critiques pour la sécurité.