

# EVOLUTIONS FERROVIAIRES DANS LE GRAND OUEST

## EVOLUTION RAILWAY IN FRENCH WEST

**Jean-Pierre WOLFF**  
**UNIVERSITÉ DE TOULOUSE LE MIRAIL**  
**CIRUS-CIEU**  
**Maison de la Recherche**  
**5, allées Antonio-Machado31058 Toulouse cedex**  
**wolff@univ-tlse2.fr**

### Résumé

L'introduction de la régionalisation des transports ferroviaires en 2002 répond à une demande sociale de plus en plus nette pour rééquilibrer les différents modes de déplacement locaux et régionaux. Pourtant l'observation des relations ferroviaires dans le Grand Ouest français entre les services d'hiver 1992-1993 et 2003-2004 montre surtout une croissance très forte des flux de et vers Paris. Par contre les relations interrégionales sont sacrifiées et laissées à la charge des régions.

### Abstract

The introduction of a regional policy for the rail-bound transports in 2002 answers a more and more clear social request to rebalance the various local and regional ways of travelling. On one hand the study of the railway relations in the Great French West between the winter services 1992-1993 and 2003-2004 shows especially a very strong growth of flows of and towards Paris. On the other hand the interregional connections are given up and left to the support and responsibility of the regions.

**Mots-clefs :** Politique ferroviaire, Grand Ouest, régionalisation, réseau, aménagement régional, train à grande vitesse

**Key-words :** Regional railway politics, West of France, networks, Regional management, high speed trains.

Au moment où la France poursuit son processus de décentralisation et opte pour une réforme de son fonctionnement institutionnel en se muant en République décentralisée<sup>1</sup>, l'Audit sur les grandes infrastructures des transports (Guillaume *et al*, 2003) et le rapport de la DATAR<sup>2</sup> (Parthenay et Vermeulen, 2003) placent sous les feux de l'actualité les politiques nationales en matière de

---

<sup>1</sup> Loi du 17 mars 2002

<sup>2</sup> DATAR : Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale

déplacements et questionnent les politiques régionales des transports. Au-delà des points soulevés par cet audit et qui remettent en cause plusieurs projets autoroutiers, routiers et ferroviaires, dont certains concernent le Grand Ouest, il est pertinent d'observer l'évolution des relations ferroviaires. L'étude des politiques des différents acteurs intervenant directement —les Région, la SNCF<sup>3</sup>, RFF<sup>4</sup>— et indirectement —des communes, des villes, des départements, des chambres consulaires ou des entreprises— porte sur un espace géographique que je dénomme par facilité Grand Ouest. Certes cette appellation trop rapide et critiquable par son manque de précision géographique, historique et socio-économique induit peut-être au premier abord une impression de flou et d'ambiguïté, que je souhaite dissiper, non pas en lançant dans une tentative de définition de cet ou ces espace (s), mais en soulignant uniquement le côté très pratique pour désigner le regroupement des trois Régions administratives —Basse-Normandie, Bretagne et Pays de la Loire—. C'est dans cet espace que l'analyse des politiques ferroviaires est évoquée dans les pages qui suivent. La régionalisation des transports ferroviaires, effective depuis le début de l'année 2002, constitue une avancée importante. L'augmentation des relations à l'intérieur des trois régions du Grand Ouest est tributaire tout autant de la volonté politique des Conseils régionaux et de leurs possibilités budgétaires que du rôle de la SNCF en renforçant les services sur les lignes à grande vitesse —LGV—, en direction du Mans et de Tours. Pourtant certaines carences en matière de transport de voyageurs subsistent et correspondent à la mise en place d'un réseau à deux vitesses. Suite aux différentes restructurations de la gestion du réseau ferroviaire, celui se compose de lignes aux fonctionnalités différentes et plusieurs supportent des missions différentes (figure 1). C'est ainsi qu'entre Angers et Nantes, les services régionaux, interrégionaux et grandes lignes se partagent la même infrastructure. D'une façon générale, la croissance de l'offre des relations ferroviaires est beaucoup plus importante entre Paris et les grandes agglomérations de l'espace étudié, qu'entre celles-ci. Ajoutons que l'amélioration très nette de l'accessibilité de Paris souligne encore plus le recul continu des relations interrégionales.

## **LA PRÉPONDÉRANCE DES RELATIONS AVEC PARIS**

### **L'effet TGV**

En comparant les évolutions du nombre des relations ferroviaires dans l'ensemble du Grand Ouest entre les services d'hiver 1992-1993 et 2003-2004 (tableau 1), nous notons d'une façon indéniable que la croissance des fréquences est nettement plus forte entre Paris et les principales villes, qu'entre ces dernières. Même si les possibilités de relier la plupart des villes à Paris sont un atout, il n'en demeure pas moins qu'une faiblesse des liens entre certaines cités

---

<sup>3</sup> SNSF : Société nationale de chemin de fer

<sup>4</sup> RFF : Réseau ferré français

remet partiellement en question les politiques régionales de déplacement et donc d'aménagement.

Figure 1. Réseau ferroviaire dans le Grand-Ouest.  
The railway connections in the great west.

Certes l'augmentation des relations à l'intérieur des trois régions est globalement positive et constitue un des leviers de la politique régionale de développement (Bertrand et Wolff, 1999). Pourtant l'attractivité de Paris concerne surtout les capitales régionales mais également les villes localisées sur les grandes radiales, qu'elles soient proches comme Le Mans ou éloignées telles que Brest et Quimper (Wolff, 2003).

Tableau n 1 Les relations ferroviaires entre quelques villes et Paris

## The railway connections between some towns and Paris

Liaisons ferroviaires	Durée du trajet en minutes le + rapide	Nombre de relations au service d'hiver 1992-1993	Nombre de relations au service d'hiver 2003-2004	Évolution du nombre des relations entre 1992-1993 et 2003-2004
Tours-Paris LGV Paris-Tours	55	25	31	6
Tours-Paris Ligne classique Paris-Tours	112	23	28	5
Granville-Paris Paris-Granville	194	8	10	2
Caen-Paris Paris-Caen	106	27	24	-3
Le Mans-Paris LGV Paris-Le Mans	45	34	23	-11
Le Mans-Paris Ligne classique Paris-Le Mans	130	17	19	2
Angers-Paris Paris-Angers	89	24	30	6
Rennes-Paris Paris-Rennes	123	35	42	7
Brest-Paris Paris-Brest	258	18	27	9
Quimper-Paris Paris-Quimper	275	12	29	17
Nantes-Paris Paris-Nantes	120	34	45	11
Saint-Nazaire-Paris Paris-Saint-Nazaire	164	19	25	6
Le Croisic-Paris Paris-Le Croisic	199	12	20	8

En sus, si nous retenons les possibilités effectives de réaliser un aller-retour dans une même journée, les départs et/ou les arrivées se situent dans une plage horaire comprise entre 8h30' et 18h30' et les facultés de séjour dans la ville d'accueil doivent évaluer au moins quatre heures, nous nous rendons compte que l'accessibilité de Paris est nettement plus importante que celle de villes moyennes situées parfois à proximité d'une autre ou entre les capitales régionales (CETE Ouest, 1994). L'attractivité parisienne renforcée par les nombreuses possibilités de déplacement rapides et cadencées, est encore confortée par l'absence et par le rejet du projet d'un barreau ferroviaire entre la LGV atlantique et les autres LGV. Cette déficience freine l'ouverture du Grand Ouest vers les autres métropoles françaises et européennes et renforce *de facto* les liens avec Paris. Le TGV<sup>5</sup> atlantique devient un "train de banlieue" au profit de la capitale (Allain, 2002).

Cette accessibilité est fonction de la localisation de la ville, sur une étoile ferroviaire, une radiale, une ligne secondaire ou en "finistère", mais dépend également d'indicateurs socio-démographiques déterminants et de la technologie ferroviaire utilisée. Plusieurs cas se rencontrent comme les gares

<sup>5</sup> TGV : Train à grande vitesse

finistères —Cherbourg, Granville, Quimper ou Brest—, les étoiles ferroviaires —Le Mans et Tours, son double en région Centre— et enfin l'ensemble des autres villes se situant sur des radiales —Angers, Caen, Nantes, Rennes— et/ou des lignes secondaires comme Alençon, Saint-Lô ou Cholet. À côté de la localisation, les conditions de développement économique et démographique entrent en ligne de compte dans la stratégie de l'Etat, de la SNCF et de RFF. Les LGV, en raison de leur coût ne sont pas construites sans tenir compte de ces paramètres même si elles sont des décisions politiques d'aménagement du territoire, la LGV atlantique en constitue un bel exemple (Troin, 1995). L'introduction du TGV raccourcit considérablement les distances-temps et favorise les déplacements entre les villes du Grand Ouest et Paris (Plassard, 1991). Par contre des villes comme Caen ou Cherbourg non desservies par ce mode de transport voient leur service se dégrader, par opposition aux chapelets de cités situées sur les prolongements de la LGV. D'ailleurs les collectivités locales, aussi bien dans les Pays de la Loire qu'en Bretagne, mettent en place l'électrification d'une part de l'axe entre Nantes et Les Sables d'Olonne et d'autre part celui qui relie Rennes à Saint-Malo.

En fonction de ces caractéristiques et en combinant les possibilités de séjour et le nombre de relations ferroviaires, plusieurs modèles de desserte se dessinent dans l'espace considéré. C'est ainsi que la situation des villes situées sur les lignes Cherbourg-Caen-Paris et Granville-Paris modernisées et électrifiées durant la décennie 1990, s'est détériorée. Granville et Caen accusent les effets conjugués de la stagnation démographique, de la restructuration économique et du réajustement de l'offre de la SNCF.

À l'opposé, les deux cités finistériennes —Brest et Quimper— enregistrent une croissance de leurs relations ferroviaires avec la capitale même si les 622 kilomètres et plus de quatre heures de voyages sont un handicap par rapport à un trafic aérien qui s'est lui aussi beaucoup développé sur ces destinations. L'essor démographique et le dynamisme économique local expliquent cette situation positive. Brest connaît une croissance de ses relations avec Paris, ce qui est loin d'être le cas avec Rennes, la capitale régionale par où transitent les TGV de ou vers Paris. En effet, entre les services d'hiver 1992-1993 et 2003-2004, le nombre de relations augmente beaucoup moins entre Rennes-Brest (+3) et Rennes-Quimper (+6), qu'entre Paris et Brest (+9) et sur Paris-Quimper (+17). L'offre ferroviaire est ainsi quasi identique entre les deux villes de la pointe de la Bretagne et la capitale. Quimper a rattrapé son retard sur Brest dans ce domaine.

Ces chiffres traduisent les informations cartographiées dans les figures 2 et 3 qui retracent l'évolution entre les services d'hiver 1992-1993 et 2003-2004. Derrière ces chiffres se lie l'évolution des politiques menées par l'ensemble des acteurs du ferroviaire sur une dizaine d'années marquées par la montée en

puissance de la grande vitesse, le recentrage de la SNCF sur les segments les plus commerciaux, la reconnaissance des régions comme autorité organisatrice des transports ferroviaires.

Figure 2. Relations ferroviaires entre le Grand-Ouest et Paris, hiver 1992-1993  
The railway connections between the great west and Paris Winter 1992-1993

### **Effets conjugués de la métropolisation et de la régionalisation**

Avec les relations Saint-Nazaire-Nantes et Saint-Nazaire-Paris, nous avons à faire à un autre cas de figure qui tranche singulièrement par rapport aux exemples bretons cités. En effet, le nombre de relations entre Saint-Nazaire et Nantes explose littéralement passant de 36 à 56 (+ 20), par contre entre Saint-Nazaire et Paris la croissance est timide en évoluant de 19 à 25 (+6). La conjugaison des conséquences de la régionalisation et de la métropolisation de l'estuaire de la Loire, explique cette situation. Saint-Nazaire et Nantes se rapprochent pour constituer cette aire métropolitaine dont la colonne vertébrale repose sur des infrastructures ferroviaires et routières performantes.

Figure 3. Relations ferroviaires entre le Grand-Ouest et Paris 2003-2004  
The railway connections between the great west and Paris 2003-2004

Ces exemples dépendent de plusieurs éléments qui se combinent entre eux. Le poids démographique, le rayonnement économique et la fonction administrative jouent un rôle dans le processus d'autonomie et de renforcement des différentes villes retenues. Les distances-temps différentes, importantes entre les deux agglomérations de Bretagne occidentale et Rennes (entre 119 et 146 minutes) et faibles entre Saint-Nazaire et Nantes (entre 33 et 55 minutes) introduisent des effets d'éloignement et de rapprochement que l'importance de chaque flux corrobore en fonction des liens administratifs, économiques et socio-démographiques. Le processus de métropolisation de l'espace nantais englobe Saint-Nazaire et induit une forte croissance des échanges. Ajoutons que toutes les relations avec Paris passent et desservent Nantes. Pour Quimper et surtout Brest, leur relative autonomie liée à leur éloignement géographique, à leur rôle administratif respectif et à leur spécificité économique par rapport à la capitale régionale, les rapprochent paradoxalement de Paris et plusieurs TGV entre ces agglomérations et la capitale sont directs et ou tout du moins ne s'arrêtent pas à Rennes. Brest, préfecture du Finistère et préfecture maritime assure des fonctions administratives et militaires à travers son port de guerre qui la rendent relativement indépendante de Rennes. Sa notoriété est renforcée par la présence du *Télégramme de Brest*, seul quotidien indépendant du Grand Ouest à résister à son très puissant voisin et premier quotidien régional français par le nombre d'exemplaires diffusés, *Ouest France*. Quant à Quimper, qui n'a ni le même rôle administratif, ni le même poids économique que sa voisine

Brest, elle est la dernière agglomération d'une série qui se développe le long de la côte sud de la Bretagne —Redon, Vannes, Auray, Lorient et Quimper— à l'attractivité économique et surtout touristique connaissant un essor important. Ces exemples soulignent les rapports essentiels entre les différentes données géographiques, économiques et administratives.

### **Des étoiles ferroviaires au destin différent**

Confortant cette analyse de la position de Brest et de Quimper par rapport à Rennes et à Paris, il est pertinent de prendre en considération la situation des deux étoiles ferroviaires aux marges du Bassin parisien —Le Mans et Tours— même si la dernière n'appartient pas à l'espace analysé. Elles ont historiquement toujours joué un rôle important dans la convergence et la répartition des flux et elles servaient d'arrêt général à quasiment tous les trains. Leur desserte a toujours été excellente. La réalisation de la LGV et de ses deux branches rapproche ces deux agglomérations de Paris et leur procure un avantage par rapport aux autres villes. Cependant la réalité est plus complexe à analyser. En effet, les deux agglomérations desservies aussi bien par les trains classiques que par les TGV et situées à moins d'une heure de Paris par le mode le plus rapide, présentent deux cas de figure bien particulier. Pour Tours et Le Mans, les rééquilibrages entre la LGV et la ligne classique ne sont pas identiques. Dans le cas manceau, la desserte TGV a subi une baisse notable (-11) par rapport au début des années 1990 et se maintient pour la ligne classique (+2).

L'agglomération tourangelle bénéficie d'une amélioration de la desserte par TGV (+6) et d'une augmentation des relations classiques (+5). Les politiques ferroviaires et les contextes locaux expliquent ce traitement différent. Pour Le Mans, la décision de réaliser la LGV jusqu'à Rennes, impose son contournement et dans cette optique le nombre de TGV s'y arrêtant risque de diminuer malgré les assurances données. Actuellement de nombreux TGV ralliant la Bretagne ou la capitale des Pays de la Loire à Paris ne marquent pas l'arrêt au Mans. L'effet "tunnel", le cadencement des circulations entre Nantes, Rennes et Paris, l'augmentation des TGV directs ainsi que le renforcement des relations entre Brest, Quimper et Paris et la création de nombreux TGV "passe Paris" imposent une rotation maximale du matériel et un minimum d'arrêts.

Le Mans et Tours, agglomérations moyennes à l'échelle européenne ne répondent pas pour le mieux au système TGV. Mais Tours se trouve dans une situation beaucoup plus favorable avec un bassin de clientèle plus large et diversifié que celui du Mans. L'histoire des deux villes et de la constitution des deux régions Centre et Pays de la Loire donne d'autres clefs d'analyse. Le passé de ces deux cités renvoie aux fonctions tertiaires de Tours et aux fonctions secondaires pour Le Mans. Tours a manqué de peu de devenir la capitale régionale en place d'Orléans, Le Mans ne pouvait prétendre à ce titre face à des



villes comme Nantes ou Rennes. Enfin, même si sur le plan géographique ces deux villes se trouvent en périphérie de leur région, cette situation est nettement plus marquée pour Le Mans que pour Tours. L'agglomération mancelle ne joue pas le même rôle que Tours dans sa région.

Au regard du renforcement du lien entre Paris et les villes du Grand Ouest, l'amorce d'un réseau ferroviaire propre à cet ensemble géographique repose sur les deux branches en continuité de la LGV entre d'une part Le Mans, Nantes et Le Croisic et d'autre part Le Mans, Rennes et Quimper ou Brest. Les relations entre la Basse-Normandie et les deux autres régions s'effectuent médiocrement par la ligne Le Mans-Caen, ne mentionnons pas la relation Caen-Rennes particulièrement délaissée. Le Mans à l'heure actuelle apparaît comme la gare de correspondance de ce réseau, d'autant plus que cette agglomération reliée à Tours ouvre des perspectives vers le Centre et le Sud-Ouest. Cette position correspond à l'étoile ferroviaire écornée par la réalisation de la LGV et reste le lieu de correspondance entre Nantes et Caen, Angers et Rennes ou Alençon et Laval. Il est symptomatique que la plaque tournante interrégionale se trouve aux marges du Grand Ouest, plus proche de Paris que de Nantes ou de Rennes.

## **LA DYNAMIQUE RÉGIONALE**

### **L'engagement régional**

Des trois régions, seule celle des Pays de la Loire avait été retenue pour participer à l'expérimentation de la régionalisation à partir de 1997. Néanmoins les deux autres régions se sont engagées dans le développement des transports ferroviaires. Depuis 2002, la régionalisation des services dits "secondaires" ou "locaux" est instaurée de droit. En tant qu'autorités organisatrices et responsables des politiques de transports, les régions détiennent plusieurs compétences administratives et financières. Elles prennent en charge le service ferroviaire et pour cela elles rétribuent la SNCF. En contre-partie, les régions perçoivent de l'Etat une subvention pour couvrir les frais induits par cette responsabilité. Mais les régions doivent s'adapter à une croissance de leurs services ferroviaire qui dépasse l'aide financière de l'Etat.

Toutes les régions concernées avaient anticipé cette responsabilité en améliorant déjà depuis le début des années 1990, les services mis à la disposition de leur population. Le tableau 3 montre entre les services d'hiver 1992-1993 et 2003-2004, la croissance générale des relations sur la plupart des relations. L'observation de ces chiffres ne permet pas de distinguer la part des trains régionaux de l'ensemble. C'est le cas pour quelques lignes. En effet, le maillage ferroviaire se déclinant en lignes principales et secondaires entraîne pour certaines lignes une superposition de relations "Grandes lignes" et "TER", offrant de fait un nombre important de circulations. Il est évident qu'une

distinction des trains gérés par les régions de ceux assumés par la SNCF est vite faite. Il s'agit pour la SNCF des TGV sur les lignes Brest-Rennes-Le Mans, Quimper-Rennes-Le Mans, Le Croisic-Nantes-Le Mans et de quelques autres trains classiques sur les lignes Cherbourg-Caen-Paris, Quimper-Nantes-Tours ou Bordeaux. Les relations intrarégionales desservies par les TGV et les TER procurent à certaines villes des possibilités de déplacement nettement supérieures aux autres lignes. Pour l'utilisateur, même si l'emprunt du TGV est un peu moins simple que celui des autres trains, il n'en demeure pas moins qu'il dispose d'un service globalement plus performant et d'une offre élargie en l'additionnant à celle des TER.

Tableau 3. Nombre de relations ferroviaires régionales  
Number of regional railway connections

Nom de la relation	Distance en km	Durée du trajet en minutes	Service d'hiver 1992-1993	Service d'hiver 2003-2004	Evolution des relations 1992-1993 et 2003-2004
Caen-Cherbourg Cherbourg-Caen	132	59	17	26	9
Caen-Saint-Lô Saint-Lô-Caen	75	50	15	15	=
Caen-Lisieux Lisieux-Caen	48	33	34	44	10
Argentan-Granville Granville-Argentan	130	75	10	13	3
Lison-Caen Caen-Lison	57	31	21	39	18
Rennes-Brest Brest-Rennes	248	132	19	22	3
Rennes-Quimper Quimper-Rennes	247	133	18	24	6
Rennes-Saint-Brieuc Saint-Brieuc-Rennes	101	36	28	33	5
Rennes-Redon Redon-Rennes	72	35	32	29	-3
Rennes-Saint-Malo Saint-Malo-Rennes	81	50	27	26	-1
Saint-Brieuc-Morlaix Morlaix-Saint-Brieuc	88	44	18	17	-1
Lorient-Vannes Vannes-Lorient	53	30	29	45	16
Quimper-Lorient Lorient-Quimper	67	33	30	40	10
Nantes-Angers Angers-Nantes	88	34	50	78	28
Nantes-Saint-Nazaire Saint-Nazaire-Nantes	64	33	36	56	20
Nantes-La Roche/Yon La Roche/Yon-Nantes	77	45	17	25	8
Nantes-Cholet Cholet-Nantes	65	58	11	8	-3

### Les investissements financiers

Dans le Grand Ouest, les régions, comme ailleurs, participent au financement de projets de RFF avec en particulier les électrifications de certaines lignes —Rennes-Saint-Malo, Nantes-Les Sables d'Olonne— pour permettre avant tout aux TGV de desservir de nouvelles cités, sans que les

conséquences éventuelles pour les relations TER ne soient des priorités. Là, le jeu des acteurs entre d'un côté la Région face à RFF, à la SNCF et à l'Etat et de l'autre côté entre la Région, les départements, les communes ou les communautés d'agglomération, est complexe. Des élus locaux après avoir dénoncé l'inertie de l'Etat et de la SNCF durant des années sont prêts à s'allier avec lui ou RFF contre la politique régionale pour faire aboutir leurs revendications, à savoir une amélioration de la relation avec Paris et subsidiairement avec le reste du réseau régional. Le projet de contournement du Mans, par la construction de la LGV en direction de Rennes, souleva bien des difficultés entre d'une part les élus manceaux, relayés par ceux du département de la Sarthe, ayant une écoute précieuse à la Région Pays de la Loire, encore récemment présidée par un homme politique de ce département et d'autre part ceux des villes bretonnes et de la Région Bretagne. Les divergences locales et régionales ont sans doute contribué au retard pris par ce projet. La parution de l'audit sur les grandes infrastructures soulignant le caractère non européen et donc non prioritaire de cette LGV et qui renvoie à 2017 en place de 2010 cette réalisation a provoqué au printemps 2003 une prise de conscience de l'ensemble des élus politiques et des représentants du monde économique.

Pourtant les régions et en particulier celles de notre étude supportent de plus en plus une partie des coûts d'investissement dont RFF, à cause d'une situation financière délicate, se décharge auprès des collectivités territoriales. Ce processus qui associe les différentes institutions locales, lors de travaux de modernisation, aux financements de l'Etat, de RFF voir de Bruxelles, connaît un essor important. C'est le cas de l'électrification sans augmentation de la vitesse commerciale, de la ligne Nantes-Les Sables d'Olonne longue de 114 kilomètres. Un tiers du coût de l'opération (81,87 millions d'euros) est pris en charge par l'Etat et RFF, les deux autres tiers reviennent aux collectivités locales : la Région des Pays de la Loire (33,4 %), les départements de Loire-Atlantique et de Vendée (28 %) et les communes desservies. Idem pour l'électrification de Plouaret-Lannion longue de 16 kilomètres dont le coût s'est élevé à 7,62 millions d'euros. L'Etat et la région Bretagne intervinrent chacun pour 30 %, le Fonds européen de développement régional —FEDER— pour 25 % et le département des Côtes d'Armor pour 15 %. La même pratique est prévue pour la construction de la nouvelle ligne de neuf kilomètres entre Pontorson et Le Mont-Saint-Michel se détachant, de la liaison Caen-Rennes. Sur les 108,7 millions d'euros d'investissement en faveur du fer par la région Basse-Normandie durant le contrat de plan Etat-Région 2000-2006, 70 millions d'euros sont consacrés à cette opération qui doit bénéficier avant tout aux relations Paris-Le Mont-Saint-Michel par la ligne Paris-Granville et peu au trafic régional. Le conseil régional assure 93 % du coût de cette réalisation, qui entraînera certes des retombées pour l'économie locale et participera à la protection environnementale de ce joyau patrimonial, mais est-ce uniquement de son ressort ?

## **La place des transports ferroviaires dans les politiques régionales**

Cependant avec la régionalisation des transports et le renforcement de la position des régions en tant qu'autorités organisatrices de cette politique, les rapports avec RFF et la SNCF dans l'optique d'une libéralisation de ce chaînon à plus ou moins long terme, peuvent déboucher sur des opérations régionales plus rapides. L'exemple de la création au service d'hiver 2001-2002 d'une desserte entre Nantes et Pornic, qui jusqu'alors n'avait lieu qu'en été par fer et le reste de l'année en autocar, montre qu'avec une détermination forte en tant qu'autorité organisatrice et à ce titre participant amplement au financement de la politique des transports, une région peut imposer son point de vue et obliger RFF à entreprendre des travaux d'urgence et à la SNCF de desservir de cette relation avec du matériel financé par la région. A moyen terme, la libéralisation des transports ferroviaires décidée par Bruxelles, peut renforcer le rôle des régions qui pourront mettre en concurrence les propositions de la SNCF et celles d'autres prestataires ferroviaires français ou étrangers, publics ou privés. A ce moment-là, les régions disposeront d'un poids encore plus grand qu'actuellement à l'instar des Länder allemands responsables des transports ferroviaires de proximité.

D'autres exemples, en dehors du Grand Ouest présentent cette montée en puissance des régions proportionnellement à leur poids économique, démographique et surtout à leur engagement en faveur des transports ferroviaires. La région s'appuie aussi sur les demandes des grandes agglomérations désirant développer une offre ferroviaire périurbaine dans le cadre de leur plan de déplacements urbains, tout en ne négligeant point celles des départements laissés en dehors du champ de compétence des transports ferroviaires. Toutes les villes importantes souhaitent maintenir une étoile ferroviaire périurbaine ou locale complétant celle régionale ou départementale —Nantes, Rennes, Caen, Angers, Le Mans. Les départements, même s'ils ne sont pas reconnus comme autorité organisatrice des transports ferroviaires, ne souhaitent pas être tenus à l'écart. C'est ainsi qu'ils se manifestent pour le maintien ou la modernisation de telles ou telles relations secondaires dont la Région assurera la réalisation. C'est le cas de la refonte totale de la relation Angers-Cholet dans le Maine et Loire, qui repose sur la reconstruction de la voie induisant une forte amélioration de la vitesse commerciale qui réduit de 50 à 36 minutes le meilleur temps de parcours.

Ces trois politiques ferroviaires régionales se traduisent par une forte augmentation des relations entre les principales villes de chacune de ces régions. Finalement, celles-ci dépendent de critères précis liés à la dynamique économique, au poids démographique, au rôle administratif et de façon assez mécaniste, à l'architecture du réseau ferroviaire.

## **LES RELATIONS INTERRÉGIONALES EN SURSIS ?**

Les élections régionales du printemps 2004, avec l'arrivée d'une très large vague rose, ont eu un effet spécifique en matière ferroviaire en reposant les questions d'aménagement du territoire, à un moment où la SNCF et l'Etat, ont annoncé leur désengagement dans plusieurs relations transversales. Ce processus d'abandon de la SNCF de 25 lignes ferroviaires classées jusqu'alors grandes lignes, s'est concrétisé officiellement en novembre 2004, par la mise en place de la nouvelle catégorie des trains interrégionaux. Certaines de ces relations concernent le Grand Ouest, il s'agit des relations Quimper-Nantes-Lyon, Bordeaux-Nantes-Rennes, Caen-Le Mans-Tours, Paris-Granville et Paris-Caen-Cherbourg. Pour certaines de ces relations leur avenir n'est pas assuré et la SNCF souhaiterait qu'elles soient reprises par les régions.

La réalisation d'un réseau de LGV conforte la région parisienne et nuit à plusieurs de ces transversales dont les charges financières sont lourdes pour la SNCF. Face au manque d'investissement, d'entretien et de modernisation, les temps de parcours se sont allongés, les relations ont été réduites et la volonté de la SNCF en privilégiant systématiquement les relations par TGV contribue pour une part à la désaffectation de ces lignes. Pourtant, l'échelle interrégionale apparaît pertinente pour le développement économique et l'aménagement du territoire dans le cadre de l'Europe. D'ailleurs les réseaux autoroutiers prennent déjà en considération ces nouvelles dimensions qu'imposent aussi bien les questions de transit à l'échelle européenne que les liens socio-économiques tissés entre des régions voisines. Sur le plan ferroviaire, en dehors des quelques grandes lignes qui traversent différentes régions, ce constat est absent. Certes, la création par les régions Centre et Pays de la Loire d'un service ferroviaire — Interloire— entre Nantes et Orléans en 1994 ouvre des possibilités nouvelles en reliant les deux agglomérations distantes de 312 kilomètres en 2 heures 25 minutes au lieu de 3 heures 40 auparavant. Pourtant des projets conçus depuis plusieurs années dorment dans des cartons comme la relation Caen-Le Mans-Tours ou Nantes-Bordeaux. Ces problèmes induits par le désengagement de l'Etat et de la SNCF, sont intrinsèquement liés au découpage régional qui a fixé et figé les territoires de compétences de chaque collectivité régionale.

L'exemple de la relation Nantes-Rennes unissant deux capitales régionales (tableau 4) et des populations dépassant le million d'habitants est symptomatique de ce blocage institutionnel et explique en partie la relative faiblesse du trafic voyageurs. Le désinvestissement de la SNCF, comme sur toutes les lignes non desservies par le TGV, se manifeste par de nombreux trains en correspondance à Redon et est compensé partiellement par les politiques ferroviaires des deux régions. Mais elles se heurtent à cet héritage et la remise en cause de celui-ci est une perspective qui effraie encore la plupart

des élus régionaux. La tension entre les régions Bretagne et Pays de la Loire, au sujet du rattachement de Nantes et de la Loire atlantique à la première nommée et la concurrence entre Rennes et la métropole nantaise, ne favorisent pas la réalisation d'une véritable politique interrégionale. Pourtant les réalités économiques, démographiques et scientifiques plaident pour une politique commune sur bien des dossiers et si nous nous en tenons au ferroviaire, nous pouvons citer le raccordement de la LGV atlantique au réseau de LGV par création du barreau sud dans la région parisienne, la modernisation de l'axe Atlantique-Rhône Alpes et enfin celui de l'Arc Atlantique. L'affirmation d'une volonté de développement du Grand Ouest passe par la modernisation de la ligne Nantes-Rennes qui pourrait conforter et amplifier les échanges entre les deux capitales et constituer un engagement exemplaire des deux régions.

Tableau 4. Les relations ferroviaires interrégionales  
The interregional railway connections

Nom de la relation	Distance en km	Durée du trajet en minutes	Service d'hiver 1992-1993	Service d'hiver 2003-2004	Evolution des relations 1992-1993 et 2003-2004
Caen-Le Mans Le Mans-Caen	166	108	9	10	1
Caen-Rennes Rennes-Caen	251	204	5	4	-1
Rennes-Le Mans Le Mans-Rennes	163	74	16	29	13
Rennes-Laval Laval-Rennes	73	32	24	33	9
Nantes-La Rochelle La Rochelle-Nantes	180	110	10	10	=
Nantes-Tours Tours-Nantes	199	90	15	23	8
Nantes-Rennes Rennes-Nantes	152	77	10	20	10
Caen-Tours Tours-Caen	265	180	6	3	-3

Parmi ces quelques relations interrégionales et en prenant le meilleur temps de parcours, les situations diffèrent en fonction des proximités spatiales liées tout autant à des distances relativement faibles comme entre Laval et Rennes (73 kilomètres et 32 minutes), mais aussi à la présence d'investissements lourds rapprochant des villes plus éloignées comme entre Le Mans et Rennes (163 kilomètres et 74 minutes) sur des axes prioritaires en terme d'aménagement du territoire national vue à partir de la capitale. Par contre entre Rennes et Caen, les enjeux relativement faibles en termes d'échanges et donc d'aménagement ont poussé la SNCF à se désengager de cette relation, les deux régions s'occupent des tronçons qui leur apparaissent les plus pertinents dans leur logique de cohésion d'un territoire régional et se soucient peu de l'ensemble de la ligne.

Les régions, même si elles assument la responsabilité des transports ferroviaires de proximité, ne sont pas les seules à œuvrer pour le renforcement

de cette politique et dans le cadre interrégional d'autres acteurs se sont manifestés comme les réseaux de villes. C'est ainsi que le réseau des grandes villes de l'Ouest —Angers, Brest, Nantes, Le Mans et Rennes— créé dans les années 1990, à cheval sur deux régions, a toujours soutenu le développement et l'amélioration des relations entre les différentes cités le composant (Chevalier, 1999). En matière routière et autoroutière, les projets des différentes villes trouvent un écho plus important que dans le domaine ferroviaire dont la compétence est partagée d'un côté par RFF et la SNCF et de l'autre par les Régions, même si ces dernières ont peu de poids lorsqu'il s'agit de définir le tracé d'une LGV. Le développement économique rapide des grandes agglomérations du Grand Ouest n'autorise pas encore des infléchissements dans les décisions de la SNCF. Un exemple révélateur, la plupart des horaires des trains régionaux sont en correspondance avec les TGV venant ou allant à Paris, avant de tenir compte des besoins locaux en termes de mobilité et de complémentarité entre les villes régionales.

Pour que l'idée de réseau à l'échelle interrégionale prenne corps, il faudrait absolument privilégier les relations entre les grandes radiales centrées sur Paris et créer de véritables barreaux d'interconnexion entre Caen-Rennes, Rennes-Nantes, Brest-Quimper et Nantes-La Rochelle. Jusqu'à présent le seul lien interrégional efficace concerne la vallée de la Loire et non l'une de ces relations.

Les politiques régionales, aussi volontaristes soient-elles, s'arrêtent aux limites administratives des régions qui ne correspondent pas à celles des régions SNCF et surtout elles sont encore à la remorque des grandes décisions nationales. Ceci se traduit par des occasions perdues comme celle de construire à partir du Mans une LGV Ouest unique en direction de Chateaubriand où elle se serait scindée en deux branches en direction de Nantes et de Rennes. Elle aurait permis la réalisation d'un lien grande vitesse entre les deux capitales régionales en moins de 40 minutes et aurait desservi le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Renard, 1993). Cette réalisation aurait pu servir au renforcement d'une plate-forme aéroportuaire internationale pour tout l'Ouest et répondrait à la recherche d'un troisième aéroport pour la région parisienne.

## **Conclusion**

Les relations ferroviaires dans les trois régions étudiées connaissent globalement une amélioration dictée par des politiques régionales différentes mais convergentes vers deux objectifs. Le premier est de mieux relier les capitales de région à Paris. Le deuxième impose un maillage des espaces régionaux, à partir des principales agglomérations, au profit de leur capitale

administrative. Ces deux buts se superposent partiellement lorsque la radiale qui aboutit à Paris dessert plusieurs villes de ces régions. Entre l'amélioration des relations purement régionales et celles qui sont induites par un perfectionnement de l'axe vers Paris, c'est souvent ce deuxième élément qui est déterminant. En effet dans ce cas, les investissements nationaux via RFF sont conséquents et n'ont rien à voir avec ceux que les différentes régions effectuent sur des lignes secondaires. C'est ainsi que sur la ligne Nantes-Paris en continuation de la LGV, des travaux considérables ont été réalisés entre Angers et Nantes permettant un relèvement des vitesses de 160 à 220 km/h, profitant prioritairement aux TGV et ensuite aux autres types de trafic. La régionalisation ferroviaire n'est pas la priorité de la SNCF, même si celle-ci sous les injonctions de Bruxelles est attentive à ce segment de marché dans le cadre d'une libéralisation des transports ferroviaires. La logique d'entreprise privilégie les relations à fort rendement commercial et assied la suprématie des relations entre Paris et les grandes villes du Grand Ouest. Dans cette optique la mise en place du réseau de LGV dépendant de l'Etat, de la SNCF et de RFF, renforce *in fine* l'étoile ferroviaire centrée sur Paris.

#### Bibliographie

ALLAIN (R.), 2002.- "Du concept au projet polycentrique", dans *Le polycentrisme en Europe*, BAUELLE (G.), CASTAGNEDE. (B. ) (dir.), La Tour d'Aigues, l'Aube-Datar, p.181-211.

BERTRAND (J-R.) WOLFF (J-P.), 1999.-" Mise en réseau ? Flux, échelles, pouvoirs, aménagement ", dans *Réseau urbain et réseaux de villes dans l'Ouest de la France*, CHEVALIER (J. ) (dir.), Paris, Collection Villes, Anthropos, p. 21-54.

CETE Ouest, 1994, *Etudes des liaisons intercités*, DRE Bretagne et DRE Pays de la Loire, Nantes, non paginé.

CHEVALIER (J.) 1999.-*Réseau urbain et réseaux de villes dans l'Ouest de la France*, Paris, Collection Villes, Anthropos, 160 p.

GUILLAUME (H.), GRESSIER (C.), DE FENOYL (C.) DE SAINT PULGENT (N.) et SELIGMANN (B.), 2003, *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport*, Inspection générale des Finances et Conseil général des Ponts et Chaussées, Paris, 115 p.

PARTHENAY (D.) et VERMEULEN (M.), 2003.-*La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?*, Paris, 310 p.



PLASSARD (F.), 1991.-" Le train à grande vitesse et le réseau des villes ", *Transports*, n° 345, p. 14-23.

RENARD (J.), 1993, -"*Nantes-Rennes : je t'aime, moi non plus*", Cahiers nantais, n°40, p. 139-147.

TROIN (J-F.), 1995.-*Rail et aménagement du territoire*, Aix-en-Provence, Edisud, 261 p.

WOLFF (J-P.), 2003.-*Politiques ferroviaires dans le Grand Ouest*, Les annales de Géographie, n° 632, p. 412-423.