

# Les réflexions d'un sidérodromophile

par François Lapadu-Hargues

## Qu'est ce que la sidérodromophilie?

La sidérodromophilie serait aux dire de certains une attirance ou pratique sexuelle qui diffère des actes traditionnellement considérés comme "normaux",

Cette définition du terme "sidérodromophilie" semble trop restrictive. Sidérodromophilie est le terme qui désigne une attirance pour les chemins de fer, attirance pour l'ensemble de cet objet et non limitée, comme dans la définition ci-dessus aux activités sexuelles qui pourraient se dérouler dans des trains, en marche ou non, ou dans des gares, voire aux abords immédiats de celles-ci (exemple, une nuit de nocé à l'hôtel de la gare, pourquoi pas ?).

Il est donc choquant de prétendre tout ramener au sexe. Certes un autre terme est parfois mis en avant, celui de ferroviphatie mais il s'agit d'une abomination et d'un contresens. Une abomination en effet car ce terme réunit une racine latine (ferrovi) et une racine grecque (phatie). De tels artifices, dans la composition de nouveaux mots de la langue française, sont formellement déconseillés ; soit on réunit des racines latines, soit des racines grecques (c'est le cas du mot sidérodromophilie qui en réunit trois). Ce terme de ferroviphatie est également un contresens car la racine, grecque, pathie, évoque le concept de souffrance, subie ou partagée. Le ferrovipathe souffrirait-il du chemin de fer, avec le chemin de fer, à cause du chemin de fer ; c'est plutôt dans ce cas qu'une discrète allusion à un plaisir masochiste apparaît (et on retrouve encore le sexe !). A moins que la situation catastrophique de la SNCF ne nous fasse pleurer ?

Pour toutes ces raisons, il semble recommandable d'abandonner le terme de ferroviphatie et d'utiliser largement celui de sidérodromophilie en abandonnant ses limitations à la sphère sexuelle, certes pleine d'intérêt, mais qui risque d'inquiéter légitimement des parents apprenant la sidérodromophilie de leur jeune fils pré pubère.

## **Une politique sottise qui a contribué à limiter le succès du Minitel (Novembre 2003)**

Il est parfois plus intéressant de donner gratuitement pour, avec un effet de levier, gagner plus ensuite. Il faut pour cela quitter les modèles cartésiens : "une cause entraîne un effet" pour adopter une vision plus systémique : "certains organes d'un système, en l'espèce le serveur Minitel, contribuent au bénéfice et au développement global".

Or, pendant la période où le Minitel connaissait son essor, les entreprises développaient l'idée que chacun de ses entités devait prendre une certaine forme d'autonomie, devenant centre de responsabilité, puis centre de profit, appliquant comme souvent sans réfléchir des modèles extérieurs mal assimilés.

Quoi de plus excitant que l'idée de transformer ce nouveau Minitel, objet de coûts supplémentaires, en centre de profit ? L'exemple de la SNCF à ce titre a été exemplaire ; elle croyait gagner de l'argent immédiatement en faisant payer cher les accès au Minitel et en augmentant les temps de consultation par une ergonomie pour le moins pesante. Mais ne réussissait qu'à incommoder son client et récolter une réputation épouvantable.

Lorsqu'après avoir navigué de pages en page le client, pardon le voyageur, réussissait enfin à connaître un horaire, plus question de lui proposer des services complémentaires, hôtellerie, location de voiture, surclassement à des conditions préférentielles, etc. Il n'avait qu'une idée, couper la connexion pour mettre fin à cette infernale ponction sur sa facture téléphonique. Adieu les offres de promotion, les conseils pour fidéliser les clients . . . La SNCF, reconnaissons-le n'a pas été la seule et beaucoup parmi les sociétés, surtout celles à culture technocratique, s'en sont donné à cœur joie.

Les défenseurs de ce principe imbécile selon lequel chaque entité d'une entreprise doit être son propre centre de profit n'ont toujours pas compris la leçon. Ils rêvent d'un internet payant et développent les numéros de téléphone à surfacturation.

Alors profitons au moins de cette expérience du Minitel ; il serait peut-être intéressant de méditer sur ce qui a été cette politique maladroite pour aujourd'hui ne plus retomber dans les erreurs d'un passé pendant lequel l'érection en centre de profit frisait le priapisme !

## **Le ferroutage (Mai 2007)**

Quelles options la SNCF prend-elle pour le ferroutage ?

Le ferroutage peut être un excellent moyen de réduire le trafic routier et d'inverser la tendance actuelle vers toujours plus de camions toujours plus lourds, avec les conséquences que l'on connaît, risques pour les autres utilisateurs, pollution, consommation de carburant, usure des infrastructures.

Pour que le ferroutage fonctionne il faut des temps de chargement et de déchargement courts, des dispositifs fiables, des wagons et des installations d'un coût raisonnable permettant de présenter une offre compétitive.

En Suisse et en Autriche il existe des solutions éprouvées mais elles n'ont été retenues en France au prétexte qu'il s'agit de wagons à petites roues et que chez nous ce ne serait pas possible. Une solution franco-française a surgit qui ne semble pas répondre à ces critères ; mais peut-être est-on encore victime de ce défaut bien français de vouloir avoir raison contre le reste du monde et certains vont penser qu'on sacrifie le raisonnable au politique à moins que cette célèbre "culture d'ingénieur" nous fasse privilégier l'originalité technique à tout prix.

Mais la polémique est stérile et je vous propose de prendre la question autrement.

Pourquoi vouloir transporter des poids lourds dont les dimensions posent des problèmes de gabarit ? Dans bien des cas les poids lourds regroupent sur un seul véhicule des envois de provenances multiple ; et c'est une des raisons pour lesquelles, dans un souci d'optimisation, se sont développés ces camions au gabarit en plus imposant conduits par un seul chauffeur. Ceci limite les possibilités de ferroutage en raison de la difficulté qu'il y a concilier ces gabarits avec ceux des lignes de la SNCF (pour être précis maintenant RFF).

Pourquoi ne pas faire en sorte que, lorsque cette situation se rencontre, les regroupements des charges de petits camions (utilisés dans les livraisons urbaines) ou de camionnettes, vers de gros poids lourds n'ai plus lieu mais que ces véhicules de dimensions plus modestes soient directement chargés sur des wagons classiques avec une redistribution à l'arrivée.

Dans ce cas, plus besoins d'investir dans des wagons spéciaux ou des infrastructures dédiées. A la place, une excellente logistique : le chauffeur charge sa camionnette sur un wagon plat "classique", confie clés, papiers et documents de voyage à l'accompagnateur du train, à l'arrivée un autre chauffeur récupère les clés, les documents et la camionnette. Plus n'est alors besoin de chercher à faire baisser les coûts en ne prenant qu'un seul chauffeur pour une longue distance sur un énorme camion, il n'y a plus de chauffeur !

Les conditions d'une telle expérience, très facile à mettre en place car les moyens matériels sont là, sont peut être présentes sur certains segments.

La SNCF n'a rien compris et a raté systématiquement des occasions !

Un exemple; le ferroutage. La solution existe en Suisse et en Autriche. Mais il fallait bien sûr un bidule français au lieu des wagons à petites roues et maintenant on nous balade avec un wagon spécial au temps de chargement désastreux ; mais surtout ne faisons pas de peine à un industriel qui a sans doute de nombreux amis, au demeurant celui qui se distingue déjà à Clermont-Ferrand par un autobus guidé dont la mise au point paraît devoir être aussi laborieuse hélas, que pour Nancy et Caen.

La SNCF pourrait parfois donner l'impression d'être une entreprise où sont privilégiés les amis, sous prétexte d'anti libéralisme, voir pour le marché voyageur les consternantes manœuvres pour mettre Bombardier sur la touche en Ile-de-France. Une entreprise qui porte au nues l'originalité technique : "pourvu que cela marche sur le papier" !

En face le lobby des camionneurs : toujours plus lourds, toujours plus nombreux.

La réponse n'est pas uniquement dans la réglementation. Le fret, allons le chercher là où il est. Que la SNCF écrème les grands axes : comme pour le TGV, dans un premier temps une artère dédiée au fret lourd sur Paris Lyon avec un grand gabarit, des plateformes de chargement rapide autonomes, des wagons CLASSIQUES, quitte à écrémer le marché des camions de moyenne taille en laissant le chauffeur au départ, ne faisant voyager que les clés du camion et un autre chauffeur à l'arrivée.

De l'imagination sur la logistique ; des solutions techniques éprouvées loin de celles imaginées par des "Professeurs Tournesols" manipulés par des hommes d'affaires sans scrupule pour qui tout échec est l'occasion de nouvelles études, de nouveaux essais, de nouvelles sources de revenu.

## **Comment la RATP avec l'aide du STIF traite les touristes étrangers (nov. 2007)**

La manière dont les touristes étrangers sont traités par la RATP et sa navrante autorité de tutelle, le STIF, est proprement scandaleuse. Au-delà des déclarations et des effets d'annonce qui nous dépeignent une situation idyllique voici quelques exemples :

- Les annonces en langues étrangères : un scandale. On croirait entendre le résultat d'un exercice pour débutants : accent français épouvantable, termes traduits littéralement du français, erreurs grammaticales lourdes. La RATP n'aurait donc aucun contact avec des réseaux étrangers, à Londres, à Munich, à Madrid, à Milan, pour établir une relation d'échange de messages corrects (je t'échange une annonce en Français de France contre un message en Anglais de Grande-Bretagne ou des Etats-Unis ; est-ce une chose inimaginable ?)

- Les affiches et documents en langue étrangère : c'est un peu mieux mais ils sont trop peu nombreux et souvent inadaptés à la réalité des flux touristiques. Pourquoi il n'y a pratiquement rien en Italien alors qu'ils représentent la deuxième langue parlée (47 381 arrivées hôtelières en février 2009 - source Tableau de bord janvier - février 2009 de l'Observatoire économique du tourisme parisien) et ce depuis plusieurs années. La RATP ne consulte-t-elle donc pas les statistiques du tourisme qui ne sont pourtant pas confidentielles ?

- La politique tarifaire qui ne semble voir dans les étrangers que des vaches à lait à exploiter. Pourquoi leur cache-t-on soigneusement l'existence de Mobilis qui reste une solution beaucoup plus économique que le Paris Visite pour des déplacements intra-muros ? Cela ressemble à de la vente forcée ; en tout cas la RATP en particulier, les Français en général n'en voient pas leur image grandie : ils pourraient passer pour des voleurs.

- La répression sordide qui résulte de cette stupide décision du STIF de ne pas assurer la correspondance de la validité du ticket d'un voyage entre le Métro (ex Compagnie Générale du métropolitain) et le réseau de surface bus et trams (ex Compagnie Générale des Omnibus- à croire que la fusion n'a toujours pas été réalisée). Il ne se passe pas de semaine où je ne doive pas expliquer à des étrangers ou des gens de province qu'hélas ils risquent de payer une amende alors qu'ils ont pris de bonne foi le tram ou les bus en sortant du Métro à la Porte de Versailles ; je dois leur expliquer que nous avons en Région parisienne le système sans doute le plus stupide de France (voir d'Europe et qui sait du monde - j'ai cherché sur le web et je n'ai pas trouvé, merci à celui qu'il m'indiquera si d'autres ont trouvé plus fort en cette matière).

- La suppression de guichet de vente et leur remplacement par des automates. Un bel exemple que la station de Cité Universitaire dont une partie importante de la clientèle est constituée de touristes de passages, d'étrangers ou de parisiens qui doivent acheter un billet pour espérer prendre un avion à temps.

Interrogée sur ces sujets la réponse de la RATP est généralement navrante ; elle laisse à penser que ceux qui prennent les décisions ne vont pas sur le terrain et ne prennent pas la peine d'écouter les agents qui s'y trouvent.

Une question pour finir : existe-t-il à la RATP (au STIF, mais ne rêvons pas) une entité qui se sente responsable de notre image auprès des étrangers et qui ait le souci réel de les accueillir comme ils le doivent ?

## **Roulement sur pneu, une fausse bonne idée (juillet 2011)**

Ce sont de fausses bonnes idées maintenues par l'obstination de certains qui ont voulu faire croire que c'était absolument génial. En fait ce n'est que le résultat des pressions du lobby du pneumatique qui cherchait un débouché pour ses produits.

Le pneu en fait n'apporte absolument rien de plus que le fer, il a même beaucoup d'inconvénients :

- 1 Il coûte très cher en énergie et la RATP elle-même le disait sur ce pitoyable site maintenant disparu qui s'appelait "Vous et la RATP". L'assistante du Directeur de la Ligne 4 et responsable de la communication de l'Unité y écrivait le 3 novembre 2008 :  
"En outre, le roulement sur pneumatiques génère plus de chaleur que le roulement sur rail. Cet apport continu de chaleur en tunnel élève la température. Le nombre très important de trains en circulation sur la ligne 4, très fréquentée par les voyageurs, accroît encore le phénomène."  
A une époque où la menace du réchauffement climatique devient de plus en plus réelle, développer des matériels sur pneu ne va pas dans le sens d'un développement durable.
- 2 Les matériels sont généralement spécifiques, ce qui interdit une saine mise en concurrence. Ceci est particulièrement vrai pour les autobus guidés par rail unique et traction électrique tels que ceux qui sévissent à Nancy, Caen et Clermont-Ferrand, et maintenant Paris qui ont coûté beaucoup plus cher que ce qui avait été annoncé et pour lesquels, en particulier à Caen, l'unique constructeur a préféré payer des indemnités que de construire de nouveaux véhicules. Les habitants de ces villes se sont fait "fourguer" de très chers tramways au rabais et on voudrait en faire un argument positif ? De qui se moque-t-on ! Caen a décidé depuis officiellement son abandon pour un retour au tramway classique.
- 3 La décision d'avoir construit de nouvelles lignes telle que la 14 avec du matériel sur pneu pénalise le projet de reprise d'une des branches de la ligne 13 au nord, de la ligne 7 au sud, alors que si la ligne 14 avait été faite en matériel sur fer cette solution de bon sens pourrait être mise en œuvre pour un coût plus raisonnable.
- 4 Pour ce qui concerne les tramways, construire un pseudo tram sur pneu comme cela est hélas le cas pour "Saint-Denis Garges-Sarcelles" et "Châtillon Vélizy" rend impossible toute possibilité d'extension future sur des voies classiques ainsi que toute possibilité de maillage entre plusieurs lignes de tramway ou de tram-train. Même si ce n'est pas à l'ordre du jour, tout développement en ce sens pour l'avenir est définitivement fermé.

Tous les arguments en faveur du pneu montrent soit la mauvaise foi, soit l'ignorance de ceux qui les avancent, en tout cas une méconnaissance des réalités, un refus d'aller voir ce qui se fait à l'étranger, une arrogance et une obstination bien propre à la culture d'ingénieur

propre aux autorités qui ont la main sur les transports en Ile-de-France (RATP mais aussi STIF, rebaptisé Ile de France Mobilité, et SNCF) :

- 1 Le pneu accélère et freine plus que le fer ! Les performances du matériel fer sont déjà à ce titre très honorables, surtout s'il est en adhérence totale. Il n'y a pas besoin d'avoir des accélérations et des freinages supérieurs à ce qu'offre le matériel sur fer. Déjà du temps de l'ancien matériel Sprague il arrivait que des personnes chutent et soient accidentées à la suite de freinages brusques. Ceci arrive hélas encore parfois lorsqu'un métro, voire un tramway "fer" classique, doit faire un freinage d'urgence. Si on peut rentrer en station à 70 km/h avec du matériel pneu là où le fer roule à 45 km/h, pour certains voyageurs âgés debout il est vraiment préférable d'être dans la rame qui roule à 45 km/h en cas de freinages brusques !
  
- 2 La capacité à gravir des rampes importantes est également un faux argument : le pneu monte mieux les rampes que le fer. Oui mais le fer monte très bien les rampes : la ligne 11 avait du matériel fer avant d'être équipée en pneu et l'exploitation en fer se faisait convenablement avec du Sprague. Pour parler des tramways sur fer, les "electricos" de Lisbonne (ligne 28) gravissent des rampes de 135 millimètres par mètre, sans aucune crémaillère. Bien plus récemment nous avons l'exemple de tramways modernes Citadis (roulement sur deux rails avec des roues en acier) qui montent des rampes de 95 o/oo % (pente maximale sur une ligne de 12,3 km avec une dénivellation de 542m à Ténérife dans les Canaries). Le matériel fer du métro peut en faire tout autant. Il faut se souvenir qu'au départ le MF 67 avait 5 motrices et a été ensuite ramené pour des raisons d'économie à 3 motrices et 2 remorques ; la ligne 3 a de fortes rampes et est équipée ainsi).
  
- 3 Il est impossible de faire du pilotage automatique intégral sans pneu. Ceux qui avancent cette contre-vérité ne sont jamais allés ni à Ankara, ni à Copenhague, ni à Londres, ni à Nuremberg, parmi les villes où des métros sans conducteurs roulent depuis plusieurs dizaines d'années pour certaines. Le Docklands Light Railway a été inauguré en 1987. Mais peut-être que le superbe sentiment de supériorité bien français fait-il se voiler la face à certain quand il s'agit de franchir la Manche ?  
Point besoin d'aller si loin, il suffit d'ailleurs de se rendre au terminus "Châtillon" de la ligne 13 pour observer que du matériel fer plus que trentenaire (MF77) est exploité sans conducteur pour les retournements et ce de façon tout à fait satisfaisante.

Nous payons maintenant l'obstination de ceux qui par aveuglement ont voulu faire croire que le pneu avait des avantages que le roulement sur fer n'aurait pas. Le pneu en fait n'apporte absolument rien de plus que le fer, il a même beaucoup d'inconvénients. Mais les fausses bonnes idées ont la vie dure, particulièrement en France où on refuse d'aller voir ailleurs pour s'inspirer d'autres expériences.

Signalons quand même qu'il y a eu un acharnement en faveur du pneu de la part des ingénieurs de la RATP dès les années 60. En ce temps là il y avait des projets qui ont rapidement prouvé leur caractère irréaliste pour convertir la totalité du réseau au pneu. Déjà en 1963, en arrivant à la direction générale de la RATP, Pierre Weil découvrait avec

effacement qu'il n'y avait aucun projet de nouveau matériel fer ! Il a lancé le projet "fer moderne" pour prendre la relève du Sprague (et de l'articulé qui équipait la ligne 13) ; c'est ainsi qu'ont été développées plusieurs générations du matériel MF 67. Donc à cette époque les choix en faveur du pneu se sont fait avec un parti pris sans doute assez fort. Pendant ce temps une ville comme Milan démarrait sa première ligne avec du matériel fer moderne ; combien d'ingénieurs de la RATP sont allés voir, il serait intéressant de le savoir !

Le matériel fer moderne MF 67 est donc arrivé plus tard et bien sûr il y a eu une période où le pneu était vu comme la panacée. Quand au choix des lignes à équiper, il y a eu d'abord la 11, ligne au trafic moyen qui a servi de banc d'essai. Ensuite, comme il fallait impérativement remplacer le Sprague, on a équipé la 1 puis la 4 qui étaient les plus chargées à cette époque alors qu'il y avait encore le projet d'équiper tout le réseau en pneu. Heureusement le MF 67 est venu. La décision d'équiper la 6, ligne aérienne pour laquelle bien sûr le pneu offrait un confort sonore très supérieur au Sprague, est peut-être à considérer en prenant en compte un voisinage ayant un certain "poids politique" (simple hypothèse). Curieusement on a ensuite oublié la 2 ; sans doute question de différence entre les riverains du 16<sup>e</sup> arrondissement et ceux du côté de Barbès.

Donc il faut continuer à être vigilants chaque fois que nous observons des phénomènes d'obstination comme le développement du métro sur pneu en est une bonne illustration. Ce qui est condamnable n'est pas qu'à une certaine époque on ait développé un métro sur pneu. Ce qui est condamnable c'est qu'encore aujourd'hui, sans aucune analyse des faits, sans prise en compte de l'expérience, sans soucis de la recherche de solutions éprouvées, avec des arrières pensées politiques, avec la recherche de l'effet d'annonce à tout prix, avec le refus de voir qu'on a exploré une voie qui s'est révélée ensuite être une impasse, avec le sentiment qu'en France nous sommes supérieurs aux autres et que nous n'avons pas d'enseignement à recevoir de l'étranger, on persiste dans l'erreur en proposant encore de développer ce genre de solution.

Le mal est fait. Sachons au moins en tirer les conséquences et ne plus développer de solutions de ce type. Nous faisons preuve hélas en France d'un acharnement diabolique à pousser des solutions dont le caractère novateur n'apporte que des déboires, n'offrent aucun avantages et rendent prisonniers de solutions spécifiques qui coûtent cher et pour longtemps.

Il semble hélas trop tard pour revenir à un assainissement d'une situation pénalisante. Le prolongement de la ligne 11 aurait dû être l'occasion de penser sérieusement à revenir à un matériel classique sur fer, moins coûteux, homogène avec la majorité du reste du parc. Ceci serait parfaitement possible : il y a déjà du matériel fer qui circule sur les lignes équipées pour le pneu, dont la ligne 14 ; il s'agit des trains de travaux. Les trains de travaux sont limités à 30 km/h mais lors des périodes de transition vécues par les lignes converties au pneu, en particulier pour la ligne 1 où cette période a duré plus d'un an, les deux types de trains assuraient une exploitation à vitesse commerciale normale. La RATP, Ile-de-France Mobilités, les pouvoirs publics auront-ils le courage de reconnaître qu'ils se sont fourvoyés ? Sauront-ils en tirer, comme à Caen pour son pseudo tram sur pneu, les leçons ?

Faire revenir la ligne 11 à du matériel fer aurait ouvert la porte pour un autre projet, équiper la ligne 14 de matériel fer automatique pour lui permettre de reprendre des branches de la 13 ou de la 7 et de les prolonger.

Alors que chacun crie "Transparence, transparence", comment se fait-il que personne n'ait pu prendre les décisions courageuses qui s'imposaient ?

## **De l'assassinat des moutons à 5 pattes comme une œuvre de santé mentale publique (Juin 2012)**

Quelques leçons inattendues venues du TGV

Au moment du lancement du TGV, un projet présenté comme concurrent agitait les esprits et faisait parfois la une de la presse. A cette époque, l'aérotrain était présenté comme la solution miracle, la panacée qui allait définitivement ridiculiser le chemin de fer, technique vieille de bientôt un siècle et demi donc forcément dépassée ; il était urgent de trouver quelque chose de nouveau que cette seule caractéristique couvrirait de qualités. L'aérotrain allait renvoyer le chemin de fer aux oubliettes de l'histoire.

Des essais s'étaient montrés bien sûr prometteurs, certes de l'argent avait été investi un peu plus que prévu et le paysage entre Orléans et Paris quelque peu défiguré mais qu'importe, c'était nouveau et donc paré de toutes les vertus. On allait faire la même chose que le chemin de fer mais en mieux et réinventant tout. Malgré de nombreux appuis ce redoutable concurrent n'a finalement pas vu le jour et fort heureusement le projet d'aérotrain Cergy - La Défense est abandonné en juillet 1974 ; nous l'avons sans doute échappé belle.

En France ce genre de miracle ne se produit pas toujours et cette maladie de l'esprit, qui consiste à vouloir périodiquement remplacer une technique éprouvée par une nouveauté qui n'apporte pratiquement rien de plus, a conduit à un certain nombre d'impasses. Le secteur des transports publics est à ce titre riche de projets tels que les trottoirs roulants accélérés tel que celui de la correspondance de Montparnasse qui faisant gagner moins de dix secondes et a coûté, outre quelques cols de fémurs de dames âgées, environ 4,5 millions d'euros selon certaines estimations et un peu de honte pour la RATP. Rappelons que d'autres tentatives avaient eu lieu précédemment (qui se souvient de celle de la correspondance des Invalides en 1986 ?) ; à chaque fois, c'était juré, la prochaine fois serait la bonne . . . Il faut sans doute laisser un peu de temps avant de recommencer mais en attendant les occasions de perdre de l'argent ne vont pas manquer : deux installations d'autobus guidés par rail unique à traction électrique sont construites en région parisienne, l'un pour la déserte Châtillon - Viroflay et l'autre Chatillon-Viroflay et Saint-Denis - Garges-Sarcelles.

A chaque fois des arguments fallacieux, le masquage délibéré d'expériences précédentes insatisfaisantes (Nancy, Caen, Clermont-Ferrand), l'acharnement de politiques jouant de manière irresponsable avec l'argent public, ont fait imposer des techniques qui n'apportent rien sinon un effet d'annonce, quant on n'a pas usé d'arguments de ceux qui firent équiper de pantalon rouge les fantassins français en 1914 pour protéger les cultivateurs de garance ; qui a-t-on voulu sauver cette fois-ci ?

Alors pourquoi ce miracle du TGV ? Quand on analyse la démarche on note qu'on n'a rien réinventé, on a tout perfectionné :

- Le réseau est un réseau ferré classique. On a retenu l'écartement standard de 4 pieds, 8,5 pouces (1 435 mm) dont on sait qu'il correspond aux ornières des voies romaines

où la largeur des essieux des chariots était calculée pour qu'ils puissent être tirés par deux chevaux. Pourquoi n'a-t-on pas décidé d'un écartement particulier et incompatible avec tous les autres existants, là aussi, félicitons-nous et "Chut" évitons de donner de mauvaises idées à certains pour l'avenir.

- La voie a été développée à partir des progrès réalisés au cours des temps en s'appuyant en particulier sur l'expérience du Capitole et de la ligne Paris - Toulouse sur laquelle, une quinzaine d'années auparavant des trains ont commencé à rouler à 200 km/h.
- Par de communications de voie nouvelles (pensons à celles proposées sans rire pour l'aérotrain) mais des aiguillages adaptés pour la grande vitesse par des ingénieurs et des constructeurs qui avaient capitalisé des dizaines et des dizaines d'années d'expériences.
- Inutile de concevoir des gares et des positions de garage spécifiques.
- Un matériel développé et mis au point sur la base de prédécesseurs qui ont servi à valider les solutions qui ont ensuite été perfectionnées. Où et à quel prix trouver les infrastructures permettant de parcourir le million de kilomètres en marches d'essais de l'automotrice prototype "Zébulon" si le choix s'était porté sur l'aérotrain ?

C'est alors que toute une série de bénéfices supplémentaires et pas du tout secondaires se sont révélés :

- Inutile de faire une ligne à grande vitesse de bout en bout. Le TGV part de sa gare parisienne sur des infrastructures classiques, rejoint la ligne à grande vitesse à quelques dizaines de kilomètres et peut terminer son parcours en province sur de simples lignes à voie unique : c'est "l'effet réseau".
- Le concept de desserte régionale à grande vitesse a pu ainsi être développé en 2000 dans la région Nord Pas de Calais en réutilisant et revalorisant des places libres dans des trains prévus à l'origine pour de la déserte à longue distance.
- Du matériel conçu au départ spécifiquement pour la liaison transmanche "Eurostar" qui avait été fabriqué en trop grand nombre a pu voir certaines de ses rames réemployées pour assurer des liaisons de type TGV.

Alors quelles leçons tirer de tout cela ?

- Les innovations techniques doivent trouver leur justification dans l'offre de services réellement nouveaux.
- Vouloir remplacer à tout prix une solution éprouvée par une autre, embryonnaire, qui n'apporte rien d'autre que des plaisirs intellectuels (et financiers ?) à ceux qui la mettent en avant peut parfois constituer un véritable pillage des deniers publics et l'effet d'annonce destiné à satisfaire l'ego de certains hommes politiques, une fois

retombé, risque de laisser des impressions très amères l'échéance des prochaines élections passée.

- Il faut absolument savoir tirer parti du trésor des années d'expériences constituées autour des techniques éprouvées, les analyser, les perfectionner, puiser dedans avec modestie et tant pis pour l'idée, naturellement géniale, mais qui apporte une fonction qui ne sert à rien.

C'est ce qui s'est passé pour le TGV, le TGV n'est pas une révolution, c'est une évolution, bien conduite, avec patience et passion, fondée sur l'expérience et la compétence des hommes capitalisées avec soin, en ayant l'humilité de savoir reconnaître à temps certaines impasses et les éviter. C'est à ces conditions que le TGV est devenu une réussite.

Cette histoire du TGV doit nous servir d'exemple et nous impose un devoir de vigilance :

- Sachons résister à ces résurgences périodiques de projets se disant révolutionnaires, poussés en avant par des hommes qui n'ont que l'obsession de l'innovation technique à tout prix sans tenir compte des contraintes de coût ni de l'utilité réelle de leurs offres.
- Ayons parfois la sagesse de rappeler les expériences anciennes et de les analyser à nouveau.
- Sachons reconnaître les décideurs qui font parfois passer des intérêts particuliers, le leur ou celui de leurs alliés, en jouant d'effets d'annonce et de promesses qui ne les engageront pas.