

N°61

LA REVUE D'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

AU BOUT DU RAIL... LA PLAGE ?

L'AVENTURE DES ANTENNES FERROVIAIRES
ATLANTIQUES, XIX^E-XXI^E SIÈCLES

AT THE END OF THE RAIL... THE BEACH?

THE ADVENTURE OF THE ATLANTIC RAILWAY BRANCHES,
19TH-21ST CENTURIES

Conseiller une collectivité locales dans ses négociations avec la SNCF : le cas de l'électrification de Poitiers – La Rochelle. Témoignage d'acteur¹.

Jean-Marie BEAUV AIS

Cet article, fini de rédiger le 16 mai 2024, a été publié en décembre 2024 dans la Revue d'histoire des chemins de fer (n°61).

Il reprend la conférence prononcée dans le cadre du colloque consacré à l'histoire des antennes ferroviaires atlantiques qui s'est tenu à Saint-Gilles Croix-de-Vie, les 29 et 30 avril 2024.

Résumé

Le 22 juin 1987, le Maire de La Rochelle, Michel Crépeau, me confie une mission d'expertise du dossier préparé par la SNCF et concernant l'électrification de la voie ferrée entre Poitiers et La Rochelle.

La principale question que Michel Crépeau voulait que j'examine était celle de la prise en compte du fret. En effet, la SNCF comptait bien sur une augmentation du trafic voyageurs mais prévoyait une stagnation du trafic marchandises.

Autre question : celle du montant de l'investissement. Que recouvre le devis de 816 MF présenté par la SNCF ? Tout est-il bien imputable à l'électrification ?

Derrière ces deux questions, il y a bien sûr, celle de la rentabilité du projet. Si les coûts sont surestimés et les trafics sous-estimés, alors le bénéfice actualisé chute. Il peut même devenir négatif et alors le projet doit être abandonné avec toutes les conséquences sur le maintien de l'enclavement de cette partie de la côte atlantique.

Finalement, si le TGV arrive à La Rochelle en 1993, c'est essentiellement que les deux principaux élus locaux, François Blaizot et Michel Crépeau, ont joué solidaires au-delà des clivages politiques.

Mots-clés

Electrification ferroviaire / Prévisions de trafic / Rentabilité financière / Jeu des élus locaux

INTRODUCTION

Le jeu des principaux acteurs du projet d'électrification

Avant de présenter les stratégies des acteurs en présence en 1987, rappelons en quoi consiste le projet d'électrification de la voie ferrée entre Poitiers et la Rochelle, la plus longue des antennes ferroviaires atlantiques.

¹ - *Cette contribution n'a rien d'un article universitaire explorant les différentes dimensions de la problématique ; il ne s'agit que souvenirs professionnels qui ne reflètent donc qu'un seul point de vue.*

En 1987², le projet prévoit d'électrifier la voie entre St-Benoit et La Rochelle (141 km) sans changement de configuration, c'est-à-dire en voie double sauf sur la section Lusignan St-Maixent (27 km) qui resterait en voie unique. Une caténaire simplifiée serait, de plus, installée sur le raccordement La Rochelle / La Pallice (7 km) à voie unique.

Du point de vue des voyageurs, ce projet permettrait de faire circuler, à partir de l'été 1993, des rames TGV avec un temps de parcours entre Paris-Montparnasse et La Rochelle sans rupture de charge à Poitiers qui pourrait descendre à 2h49. Rappelons qu'en 1987, la liaison la plus rapide se faisait en 3h48.



Dans ce contexte, quels sont les principaux acteurs ? Assurément, François Blaizot, Michel Crépeau et Philippe Essig.

- **F. Blaizot est actuellement Président du Conseil général de Charente-Maritime et Conseiller régional de Poitou-Charentes³.**



Il défend l'activité touristique de son département et n'envisage pas que le TGV n'aille pas jusqu'à La Rochelle : « L'arrivée du TGV à Poitiers (sous-entendu sans prolongement jusqu'à La Rochelle) et le développement des fréquences entre cette ville et Paris vont certes raccourcir le temps de transport

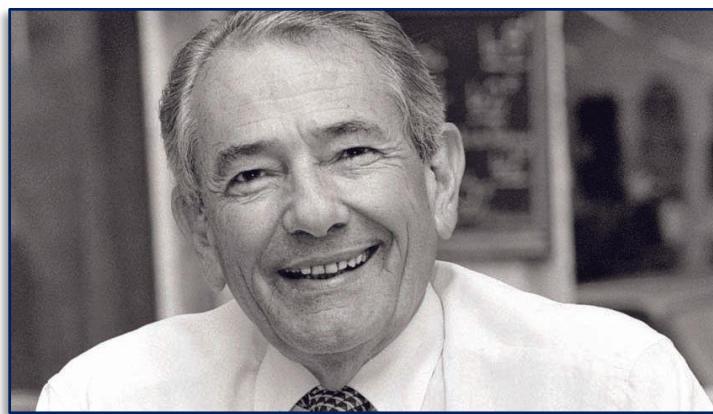
² Pour rendre la lecture plus vivante, je raconte l'histoire que j'ai vécue en 1987 comme si j'étais en 1987.

³ Il sera Sénateur de Charente-Maritime de 1989 à 1998 et décèdera en 2007.

et faciliter les relations Paris – La Rochelle mais la section Poitiers – La Rochelle n'en apparaîtra, par contraste, que plus démodée et plus archaïque (...). En changeant de train on changera d'époque ! »

Concernant le fret, il fait observer que : « La Rochelle La Pallice est le seul des 15 premiers ports français à ne pas être desservi par une voie électrifiée et donc à ne pas pouvoir avoir recours à des convois de 1.800 tonnes tractés par une seule locomotive, ce qui est source de productivité et donc d'abaissement des coûts marchandises ».

- **M. Crépeau, est actuellement Maire de La Rochelle⁴ et Président du SIVOM⁵.** Il est aussi connu au niveau national car il a été Ministre de l'environnement de 1981 à 1986.



A la mairie, dans son bureau, le 22 juin 1987, M. Crépeau me fait part de ses interrogations : « les prévisions de trafic de marchandises, ne pêchent-elles pas par modestie ou par timidité ignorant la montée en puissance du port de La Pallice ? »

Dans sa communication, M. Crépeau tient à souligner : « je n'ai pas commandé cette expertise pour contrer la SNCF mais simplement pour alimenter une discussion que je veux constructive et de convaincre de l'intérêt de désenclaver la façade atlantique ».

Et d'ajouter pour bien montrer que la SNCF n'était pas spécialement visée mais que c'était sa manière habituelle de procéder : « N'étant qu'un modeste avocat de province, lorsque je dois discuter chiffres et techniques avec des polytechniciens ou des ingénieurs de haut niveau, j'ai besoin de m'entourer d'ingénieurs compétents ».

Faut-il rappeler que ces deux élus ne sont pas du même bord politique : le premier est CDS (Centre des démocrates sociaux) et le second est MRG (Mouvements des radicaux de gauche). Ce n'est pas tant la distance entre le centre-droit et le centre-gauche qui les sépare mais le fait qu'ils se sont personnellement opposés lors de l'élection législative de mars 1973 dans la 1^{ère} circonscription de Charente-Maritime.

En tous les cas, sur le dossier qui nous préoccupe aujourd'hui, à savoir le désenclavement de la Charente-Maritime, l'électrification de Poitiers – La Rochelle et l'arrivée du TGV jusqu'à La Rochelle, ils font front commun. Ils sont même tous les deux d'accord pour accepter le principe de financer une partie de cette électrification. Reste à en déterminer le montant.

⁴ Il l'aura été de 1971 jusqu'à son décès en 1999.

⁵ SIVOM, syndicat intercommunal à vocations multiples.

- Ph. Essig représente la SNCF en tant que président de l'entreprise.



Il se trouve que je connaissais personnellement Ph. Essig. J'ai donc été bien reçu au siège de la SNCF au 88 rue St Lazare, le 2 septembre 1987. Mais le président de la SNCF m'a bien fait comprendre que la SNCF préférait investir dans d'autres projets, plus rentables pour elle que l'électrification de Poitiers - La Rochelle. Sans manquer de préciser que si les collectivités participaient significativement au financement du projet

La SNCF n'a pas accepté de se dessaisir de ces modèles de calcul de rentabilité et il ne nous a donc pas été possible de faire des tests de sensibilité à différentes hypothèses (ex : maintien du block manuel, relèvement des vitesses, ...). Comme aimait à le dire F. Blaizot : « un peu plus de transparence ne nuirait pas à l'émergence d'un accord ».

Le contenu de la mission de conseil

Le cahier des charges de la mission qui m'est donc confiée ce 22 juin 1987 par M. Crépeau porte sur deux points :

Première question : celle de la prise en compte du fret. En effet, la SNCF compte bien sur une augmentation du trafic voyageurs mais prévoyait une stagnation du trafic marchandises. C'est pour lui la question la plus importante car, à ce stade, la moins étudiée.

Deuxième question : celle du montant de l'investissement. Que recouvre le devis présenté par la SNCF ? Tout est-il bien imputable à l'électrification ? Les prix unitaires ne sont-ils pas exagérés ?

Derrière ces deux questions, il y a, bien sûr, celle de la rentabilité du projet. Si les coûts sont surestimés et les trafics sous-estimés, alors le bénéfice actualisé chute. Il peut même devenir négatif et alors le projet doit être abandonné. Ce qu'il ne pouvait, bien sûr, pas envisager.

Le Président du SIVOM souhaite avoir les résultats pour la rentrée et donc, sans perdre de temps, j'ai pris une multitude de contacts de façon à commencer les entretiens dès le 1^{er} juillet. C'est ainsi que pour réaliser ce qui allait devenir une véritable étude de marché, j'ai rencontré les dirigeants des entreprises

telles que le Groupe SICA Atlantique⁶, SGMT (engrais et aliment pour animaux), Gel au Large, Delmas, Cogéma, Tradimar, Rhône-Poulenc, CABD, Cofran, Ouest-Atlantique, Gaillard-Mareyeur mais aussi les organismes officiels tels que la Direction du port, la Chambre des métiers, l'Office du tourisme, la CCI, la SNCF, la DRE, la Mairie et la DRIR.

LA PRISE EN COMPTE DU FRET

La SNCF retient une stagnation du trafic marchandises alors qu'elle prévoit une croissance de 2% par an du trafic voyageurs⁷. Mais, on va le voir, c'était oublier le dynamisme du port de La Pallice.

Les prévisions de trafic du port de La Pallice

D'après la Direction des ports maritimes et des voies navigables, en 1987, le port de La Pallice a vu transité 5,4 Mt de marchandises (hors avitaillement). 10 ans plus tôt, on était à 3,5 Mt. Si on considère les 20 dernières années, le trafic a plus que doublé ; il a connu un taux de croissance moyen de 3,6% par an. Mais les prévisions ne reposent pas ici sur une simple extrapolation de la tendance passée. Elles reposent sur une étude de marché des principaux produits qui transitent par le port.

Voyons tout d'abord les flux en sortie.

Tableau 1 – Prévision des trafics sortants du port de la Pallice

En milliers de tonnes	Moyenne 1979-1987	Prévisions 1990-1992	Prévisions 2000-2005
Blé	995	1.450	1.750
Orge	254	300	400
Maïs	18	100	200
Oléagineux	59	250	300
Farine	38	100	150
Viande	28	100	150
Bois	16	65	80
Nitrates	18	0	0
Clincker	28	0	0
Autres produits	52	50	50
Total	1.506	2.415	3.080

Blé, orge, maïs et oléagineux, et un produit qui est lié aux grains, la farine. En France, le surplus disponible augmente plus vite que la production puisque la consommation stagne. Quant à la demande mondiale, elle restera forte pour des raisons démographiques. La Rochelle est actuellement (en 1987) le deuxième

⁶ Le Groupe SICA Atlantique est né de la volonté de quelques pionniers de la filière céréalier export à la fin des années 50. Près de 80 organismes stockeurs décident alors de s'unir pour créer le premier silo portuaire français d'exportation. SICA est le premier opérateur du port de La Pallice.

⁷ Une fois atteint les 1.070.000 voyageurs hors déplacements internes au moment de la mise en service du TGV dont 29.000 imputables à l'électrification.

port (après Rouen) pour l'exportation de céréales⁸, et son hinterland a vu ses superficies et ses rendements augmenter très sensiblement. La SICA a fait passer ses capacités de stockage de 20.000 t à 100.000 t en 1974 puis à 200.000 t en 1987. Le négociant Lévy passait lui de 50.000 t à 100.000 tonnes en 1987.

Un flux de viande est apparu depuis 1980 : il s'agit de poulets congelés de Vendée destinés au Moyen-Orient puis plus récemment de carcasses de bœuf (« Gel au Large ») : il s'agit là d'un marché très porteur.

Voyons ensuite les flux en entrée.

Tableau 2 – Prévision des trafics entrants du port de la Pallice

<i>En milliers de tonnes</i>	Moyenne 1979-1987	Prévisions 1990-1992	Prévisions 2000-2005
Grumes	356	225	220
Sciages	104	100	100
Papier	79	100	150
Pâte à papier et kaolin	454	500	500
Phosphates	189	300	400
Autres engrains	67	150	250
Aliments pour animaux	15	250	300
Sables et graviers	291	340	380
Autres non pétroliers	47	120	170
Produits pétroliers	1.375	1.660	1.700
Total	2.977	3.745	4.170

Le bois. Rappelons que La Pallice est le premier port en France pour les bois tropicaux. S'ajoutent à ces bois tropicaux, des bois d'Amérique du Nord dont les volumes connaissent d'assez fortes fluctuations en fonction des cours du dollar. C'est pourquoi nous retenons sur ces tableaux une moyenne décennale. Il faut distinguer entre d'une part, les grumes qui sont destinés au déroulage (par exemple, chez Rougier à Niort) et qui sont orientés à la baisse et d'autres part, les sciages et contreplaqués orientés, eux, à la hausse.

La pâte à papier devrait stagner car les producteurs auront tendance à livrer du papier plutôt que des composants bruts de moindre valeur. Quant au papier proprement dit, il pourrait connaître une augmentation de ses tonnages car la forêt française ne semble pas pouvoir faire face à la demande de papier et de carton.

Les engrains (phosphate, acide phosphorique, soude, potasse). La Pallice est bien placé car pouvant recevoir de grands bateaux, les taux de fret sont intéressants. De plus, le port dispose de possibilités de stockage. La SGTM s'équipe pour recevoir de très gros tonnages d'engrais en tablant sur une augmentation des importations en raison de l'épuisement des potasses d'Alsace et du soufre de Lacq.

Les produits pétroliers. En dernier et pourtant pas le moindre, le principal flux en entrée sera toujours celui des produits pétroliers avec 1,7 Mt. Un chiffre atteint en 1987 et reconduit pour 2000-2005. Il s'agit

⁸ A l'époque on ne savait pas que les très contestées bassines du Poitou allaient servir à cultiver des céréales destinées à l'exportation.

de produits raffinés (essence, gazole, fioul domestique) provenant de Donges ou d'URSS et destinés au marché de la Région Poitou-Charentes et du Département de la Vendée.

Finalement à l'horizon de la mise en service du TGV, le trafic total (sorties et entrées) serait de 6,2 Mt soit un taux de croissance de 3,5% (entre 1979-1987 et 1990-1992) comparable à celui de la période récente. A un horizon plus lointain, 2000/2005 le trafic pourrait atteindre 7,2 Mt. Cette progression correspond à un taux de croissance, prudent, de 2,5% par an entre 1990-1992 et 2000-2005.

Tableau 3 – Prévisions de trafic au port de La Pallice (hors avitaillement)

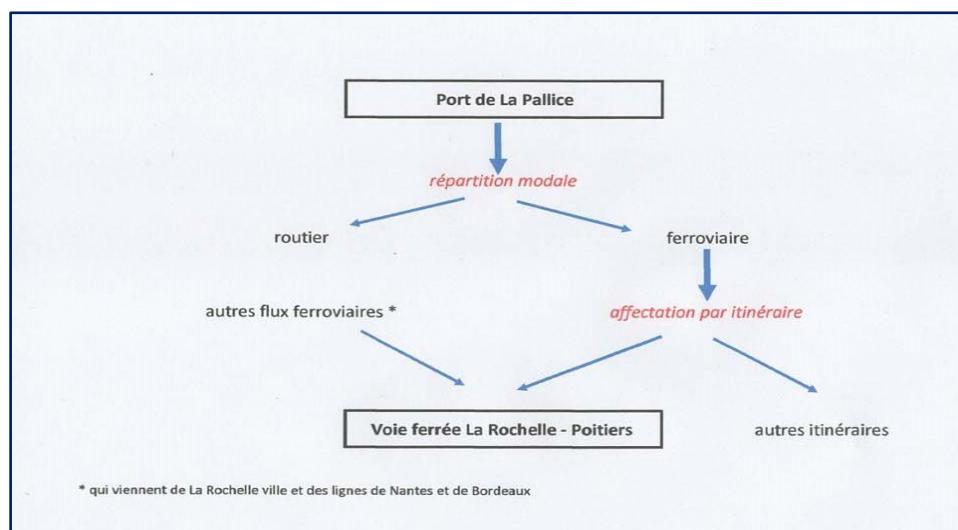
<i>En milliers de tonnes</i>	Moyenne 1979-1987	Prévisions 1990-1992	Prévisions 2000-2005
SORTIES	1.506	2.415	3.080
<i>dont grains et farine</i>	1.364	2.200	2.800
ENTREES	2.977	3.745	4.170
<i>dont produits pétroliers</i>	1.375	1.660	1.700
TOTAL GENERAL	4.486	6.160	7.250

Rappelons que sur ce total de 7,2 Mt⁹, deux produits - les grains (sortie) et les produits pétroliers (entrée)- comptent pour 62% du total. On n'est plus à l'époque où le bois et la pâte à papier dominaient.

Les prévisions du trafic ferroviaire sur Poitiers-La Rochelle

Pour passer du trafic du port de La Pallice au trafic acheminé par le rail entre Poitiers et La Rochelle, il faut tenir compte de la répartition modale et de l'affectation entre les différents itinéraires. Le schéma ci-dessous pointe les différentes « pertes en ligne » : la part prise par la route et la part prise par les autres itinéraires ferroviaires.

Schéma 1 – Passage des trafics au port de La Pallice au trafic ferroviaire sur la ligne Poitiers – La Rochelle



Les principaux facteurs qui permettent de compter sur une augmentation de la part du rail au port de La Pallice sont les suivants :

- Le rail est concentré sur les céréales et les produits pétroliers. Sur ce marché en progression, la part de marché du rail au port devrait augmenter car la distance moyenne augmente (région Centre) et le nombre d'embranchés aussi ;

⁹ A titre indicatif en 2018, ce sont 9,6 Mt de marchandises qui ont transité par le port de La Pallice, principalement hydrocarbures et céréales.

- Certes, les prévisions sont difficiles à faire en raison de fluctuations fortes d'une année sur l'autre du fait que les coopératives ont tendance à utiliser en priorité leurs flottes de véhicules¹⁰ et avoir recours au rail que pour le solde. Ce dernier peut être considérable en cas de bonne récolte. Mais la tendance est à la concentration des flux dans l'espace (au silo collecteur) et dans le temps (récoltes de plus en plus courtes) ce qui joue en faveur du rail ;
- La SICA est déjà embranchée mais elle va améliorer ses installations pour traiter aisément 6 trains par jour.

Pour affecter ces tonnages ferroviaires selon les itinéraires, on a tenu compte :

- De l'affectation actuelle en s'appuyant sur les données de densité de trafic fret par tronçon fournies par la SNCF et des données produites par SITRAM sur les destinations des marchandises importées par La Pallice puis acheminées par fer ;
- Du fait que l'électrification modifiera les coûts relatifs des acheminements et que certains départements pourraient tomber dans la zone d'influence de Poitiers – La Rochelle (exemple : l'Isère).

Mais pour ne pas pêcher par trop d'optimisme, on a ignoré :

- L'éventuelle création d'une plateforme de distribution dans la partie est de l'hinterland de La Rochelle (à Châteauroux ou Argenton-sur-Creuse ou à la Souterraine) ;
- L'éventuelle création à La Pallice d'une plateforme d'éclatement des exportations espagnoles vers la Communauté économique européenne¹¹.

Enfin, les flux ferroviaires non liés au port de La Pallice ont été ajoutés (comme les flux liés au ravitaillement des agglomérations de La Rochelle et de Niort). Par précaution un taux de croissance nul a été retenu.

Finalement, on arrive à un tonnage (montée et descente confondus) de 1,2 Mt à l'horizon de la mise en service du TGV et à 1,6 Mt à l'horizon 2000-2005.

Tableau 4 – Prévisions du trafic fret sur la ligne Poitiers – La Rochelle

<i>En milliers de tonnes</i>	Moyenne 1979-1987	Prévisions 1990-1992	Prévisions 2000-2005
<i>A la montée – sens import</i>			
<i>Flux liés à La Pallice</i>	166	344	586
<i>Flux non liés à La Pallice</i>	115	115	115
<i>A la descente – sens export</i>			
<i>Flux liés à La Pallice</i>	228	378	548
<i>Flux non liés à La Pallice</i>	330	330	330
TOUS FLUX	839	1.167	1.579
<i>dont liés à La Pallice</i>	394	722	1.134
<i>idem en pourcentage</i>	47 %	66 %	72 %

On note que le poids du port de La Pallice dans ce total est en constante augmentation passant de 47% aujourd'hui à 72% en 2000-2005.

¹⁰ Rappelons que le train complet peut emporter 1.300 t d'un coup, soit l'équivalence de 50 semis.

¹¹ On dirait maintenant Union européenne.

Ainsi, le trafic lié au port de La Pallice augmente au rythme de 4,8% par an et les autres trafics sont supposés stagner. Le trafic total est donc loin de stagner, au contraire, il augmenterait de 4% par an en moyenne entre 1986 et 2000-2005.

Ce résultat contredit la stagnation du trafic fret sur la voie entre La Rochelle et Poitiers retenue par la SNCF dans son étude de rentabilité.

L'EXAMEN DU DEVIS PRÉSENTÉ PAR LA SNCF

Le document de référence est l'annexe 1 de la note de la SNCF OJ 870435 du 21.10.1987 « Montant des travaux d'électrification de la section de ligne Poitiers – La Rochelle (149 km, y compris les 7 km de voie unique reliant la gare de La Rochelle au port de La Pallice ».

Tableau 5 – Devis pour l'électrification de Poitiers – La Rochelle présenté par la SNCF en octobre 1987

<i>En millions de F aux conditions économique de mi-1987</i>	
Mise en câbles	57
Electrification en courant monophasé 25.000 V 50 Hz	353
BAPR et commande centralisée de voie unique (1)	153
Fusion de postes de Niort et de La Rochelle	155
Elargissement de la plate-forme	8
Passage à niveau	9
<i>Sous-total hors TVA</i>	735
Frais généraux (11%)	81
Total hors TVA	816

(1) Entre St-Maixent et Lusignan

On a retenu ici, bien sûr, le devis le plus récent mais on dispose aussi de devis datés mars 1980, juillet 1982, février 1983 et avril 1986. La tendance est à la hausse même en monnaie constante en tenant compte de l'évolution de l'indice BT01¹².

Dans un premier temps, on se posera la question de savoir si chaque poste du devis est à retenir car en lien logique avec l'électrification. Si la réponse est négative, on en donnera les raisons. Si la réponse est positive, on examinera alors les prix unitaires pour savoir s'ils sont raisonnables.

L'examen des composantes du devis

Sont retenues, la mise en câble et l'électrification ainsi que les petits postes (d'ailleurs, ils ne représentent pas d'enjeu comptant pour environ 1% du total chacun).

Sont examinés, le Block automatique à permissivité restreinte (BAPR) et la commande centralisée de voie unique entre St-Maixent et Lusignan ainsi que la fusion des postes de Niort et de La Rochelle : ils comptent pour un peu plus de 150 MF chacun.

Or, il apparaît que :

- Le BAPR n'est pas indispensable pour l'électrification en 25.000 V et pour la circulation des TGV ;
- La fusion des postes de Niort et de La Rochelle n'est pas obligatoire pour l'électrification en 25.000 V. Il faudra toutefois prévoir une adaptation des circuits de voie de ces postes qui pourrait coûter entre 10 et 15 MF.

¹² Indice national du bâtiment tous corps d'état.

Entrons dans le détail pour le premier poste.

Le block manuel permet l'électrification et la circulation des TGV. Ni le block manuel ni le cantonnement téléphonique n'interdisent l'électrification 25.000 V et la circulation de rames TGV car il n'y a pas de circuits de voie avec ces systèmes de signalisation.

Du point de vue de la sécurité, il n'y a aucune différence entre la circulation d'un rapide Corail à 120, 130 ou 140 km/h et celle d'un TGV à cette même vitesse. Le block manuel est compatible avec le 25.000 V (ex : Le Mans / Rennes, Reims / Charleville, Mulhouse / Bâle, etc.). Aucun block automatique ne donne une garantie supérieure.

Le block manuel de voie unique présente des enclenchements interdisant l'envoi simultané de deux trains en sens contraires sur voie unique sans franchissement du sémaphore fermé (avec répétition sonore en cabine). Inversement, un accident sur le RER a eu lieu cet hiver 1987 suite au franchissement d'un carré fermé alors que la ligne est équipée d'un block automatique lumineux et de radiotéléphonie.

Enfin, le cantonnement téléphonique avec fermeture mécanique du sémaphore par le train lui-même offre une garantie de sécurité suffisante en double voie.

Quant au maintien du tronçon en voie unique, la SNCF a montré que les moyens modernes de télécommunication le permettaient jusqu'à un certain débit.

Entrons dans le détail pour le second poste.

La situation actuelle (donc en 1987) en matière de postes d'aiguillage est la suivante :

- A Niort, 2 postes électromécaniques à levier d'itinéraire.
- A La Rochelle, 3 postes à leviers principaux.

La fusion des postes est-elle nécessaire, sachant que les postes de Niort et de La Rochelle fonctionnent avec des circuits de voies permettant de détecter la présence des véhicules ferroviaires. Toutefois distinguons :

- Les circuits de voie de ces postes qui sont en effet incompatibles avec l'électrification en 25.000 V et pour lesquels il faudrait prévoir une adaptation qui pourrait coûter de 10 à 15 MF ;
- Les parties mécaniques des postes qui n'ont besoin de nulle modification par l'électrification. Certes, ces équipements sont vétustes et leur coût de maintenance élevé, mais la nécessité d'une modernisation peut s'imposer en l'absence d'électrification.

Notons, qu'il peut être judicieux et plus économique de faire ces deux opérations à l'occasion de l'électrification (de façon à ne pas avoir à retoucher la nappe aérienne des fils caténaires une fois l'électrification faite si on touche au plan de voies) plutôt que de les faire dans un second temps, mais on ne peut pas les imputer logiquement à l'électrification.

Ces opérations permettraient des économies au niveau du personnel sédentaire ainsi qu'au niveau de la maintenance coûteuse d'installations vétustes. Mais ces économies bénéficieraient à la SNCF (qui pourrait s'en servir pour baisser ses tarifs et mieux lutter contre le transport routier de fret). Ces avantages reviennent à la SNCF ; c'est donc à elle de les financer.

N'ayant pu avoir accès aux modèles de calcul de la rentabilité de la SNCF, il ne nous a pas été possible de voir si la prise ne compte de dépenses non imputables à l'électrification, réduirait ou augmenterait la rentabilité pour la SNCF. Ce qui est sûr, c'est que les gains auxquels il faudrait renoncer en contrepartie, à savoir les dépenses en personnel sédentaire et en maintenance d'installations vétustes, relèvent de la SNCF et non pas des collectivités locales.

L'examen des prix unitaires

Pour les composants maintenus dans le devis, vérifions que les prix unitaires utilisés ici sont raisonnables. Pour cela, nous avons collectés ceux utilisés lors de d'électrifications récentes¹³ : Amiens/Rouen, Moret/Nevers, Rennes/St-Brieuc, Annemasse/Genève, Nantes/Le Croisic, La Tarentaise.

Ramenés aux conditions économiques de 1987, les prix unitaires hors taxes et hors frais généraux étaient les suivants : 1,51 MF / km pour l'électrification et 0,45 MF/km pour la mise en câble.

Reste à comparer les prix unitaires du projet d'électrification de Poitiers-La Rochelle à ceux des marchés récents.

Tableau 6 – Comparaison des prix unitaires avec d'autres électrifications

En MF par km	Marchés récents	Poitiers – La Rochelle
Electrification	1,51 MF	1,34 MF
Mise en câble	0,45 MF	0,38 MF

Il apparaît que les prix retenus pour le devis ne sont pas supérieurs à ceux retenus pour les électrifications précédentes.

Bien sûr, il faut être conscient des limites de la méthode. En effet, il ne peut s'agir que d'ordre de grandeur car les particularités techniques (nombre de mises au gabarit, nombre de ponts, nombre de sous-stations) et l'intensité de la concurrence varient d'une opération à l'autre.

CONCLUSION

Les éléments de négociation

Au terme de cette expertise, c'est-à-dire en mars 1987, deux éléments décisifs de négociation ont été apportés aux élus. Concernant les prévisions de trafic, il apparaît qu'elles sont manifestement sous-estimées : une croissance des trafics de fret de 4 % par an et non pas une stagnation de ces trafics. Concernant le montant des travaux, ils sont, eux, manifestement sous-estimés : 491 MF au lieu de 816 MF après l'élimination des deux postes de dépense qui ne sont pas indispensables à l'électrification : d'une part, le BAPR et commande centralisée de voie unique entre St-Maixent et Lusignan et d'autre part, la fusion des postes de Niort et de La Rochelle. Tel est le résultat de notre mission de conseil.

L'intuition de départ de M. Crépeau se vérifie et maintenant l'écart est chiffré tant pour les prévisions de trafic que pour le devis.

Ainsi, les recettes devant être revues à la hausse et les dépenses à la baisse. Du coup, la rentabilité réelle du projet est supérieure¹⁴ à celle annoncée par la SNCF, à savoir 5%.

On pourrait ajouter que la rentabilité du projet est aussi sous-estimée car elle ne tient pas compte de toutes les retombées du projet (sur l'activité touristique, sur les gains de temps pour les voyageurs¹⁵, sur la réduction des accidents de la route, sur la baisse de la pollution atmosphérique, sur la moindre dépendance au pétrole par rapport à la voiture ou à l'avion, etc.¹⁶..) mais alors il s'agirait de la rentabilité

¹³ Source : Pierre-Henri Emangard.

¹⁴ Même si nous ne pouvons pas dire de combien, n'ayant pas accès au modèle de calcul du taux rentabilité interne.

¹⁵ La réduction des temps de parcours apportée par le TGV est partiellement prise en compte dans les recettes voyageurs car cette réduction augmente la part de marché du rail par rapport à la voiture et à l'avion et donc conduit à une augmentation de la fréquentation et donc des recettes et donc de la rentabilité.

¹⁶ On ajouterait aujourd'hui la réduction des émissions de GES.

socio-économique¹⁷ du projet et non plus de la rentabilité financière. La première est calculée au niveau de la Collectivité¹⁸ et la seconde au niveau de la seule SNCF.

En conclusion, la rentabilité réelle est supérieure à la rentabilité avancée par la SNCF et donc que la participation des collectivités doit être contenue. Elle a finalement pu être limitée à 238 MF. Je n'ai malheureusement pas été associé aux négociations menées avec la SNCF par F. Blaizot et non pas par M. Crépeau et donc j'ignore comment on est arrivé à ce montant de participation des collectivités.

La participation des collectivités au financement du projet

Avant le contrat de plan Etat-SNCF signé en avril 1985, la contribution des tiers était calculée de telle sorte que la rentabilité de l'opération, pour la SNCF, atteigne 9%.

Avec le nouveau contrat de plan, elle est calculée conformément à l'article 28 qui stipule que : « Si l'Etat, une collectivité territoriale ou un organisme public local demande la réalisation ou la modification d'un projet d'investissement, il ou elle devra s'engager simultanément à apporter à la SNCF des concours financiers tels que sa réalisation n'entraîne aucune dégradation pour les comptes de l'entreprise... ».

Finalement, le projet sera réalisé avec un financement associant, outre l'Etat et la SNCF, les collectivités locales et les voyageurs.

Concernant la « subvention à la SNCF » pour reprendre les termes de F. Blaizot, qui ne parle pas de participation au financement, on a par ordre décroissant d'importance les Départements (35%), les Municipalités (25%), la Région (20%) et les voyageurs (20%).

Tableau 7 – Répartition de la « subvention » de 238 MF à verser à la SNCF

Surtaxe appliquée aux billets	20%
Région Poitou-Charentes	20%
Département de Charente-Maritime	20%
Département des Deux-Sèvres	10%
Département de la Vienne	5%
La Rochelle (Ville et SIVOM)	13%
Niort	7%
Poitiers	5%
Total	100%

Concernant la participation des voyageurs, les négociateurs se sont appuyés sur le précédent de la Tarentaise. En effet, une surtaxe devait être mise en place le 1 janvier 1988 sous la forme d'une majoration des distances réelles. Le produit de cette taxe serait affecté au remboursement de l'emprunt de 70 MF mis à la disposition de la SNCF par le Département de la Savoie pour l'électrification de St-Pierre d'Albigny – Bourg St-Maurice avant les Jeux Olympiques d'hiver d'Albertville qui devraient avoir lieu en février 1992. Dans le cas de Poitiers – La Rochelle les simulations conduisent à une surtaxe par trajet de 5 F en seconde classe et de 7,5 F en première classe.

Finalement, si le TGV arrive à La Rochelle en 1993 c'est essentiellement que les deux principaux élus locaux, F. Blaizot et M. Crépeau, ont joué solidaires au-delà des clivages politiques.

¹⁷ Depuis la création de RFF en 1997, les méthodes de calcul prennent en compte les avantages socio-économiques

¹⁸ Avec un grand C pour désigner l'ensemble de la société (les usagers, les non-usagers, l'Etat, la SNCF) et son environnement.

Bibliographie (par ordre chronologique)

- SGTE. Etude de trafic et de la desserte du port de La Rochelle-Pallice. Puteaux, février 1981.
- OREAM. Intérêt régional de la modernisation de la voie ferrée Poitiers -La Rochelle. Nantes, novembre 1981.
- Atlas des chemins de fer d'Europe. La vie du rail, Paris. 1983.
- SNCF Direction des études générales. Modernisation de la ligne Poitiers – La Rochelle. Paris, février 1983.
- SNCF Direction des études générales. Modernisation de la ligne Poitiers – La Rochelle. Paris, août 1986.
- BEAUVASIS CONSULTANTS. Participation des voyageurs au financement de l'électrification Poitiers – La Rochelle. Note à l'attention de Michel Crépeau. 6 août 1987.
- BEAUVASIS CONSULTANTS. Dossier désenclavement. Mairie de La Rochelle. 11 septembre 1987.
- SNCF. Modernisation de la ligne Poitiers – La Rochelle. Note OJ 870435 du 21 octobre 1987
- MAIRIE DE LA ROCHELLE. Electrification de la ligne Poitiers-Niort-La Rochelle. Volet A : trafics marchandises, volet B : coût d'investissement, volet C : dépenses énergétiques. Mars 1988.
- Pierre-Henri Emangard. Désenclavement de La Rochelle. Le TGV + l'électrification. La Vie du Rail, 26 mai 1988.

Sources des tableaux

- Tableaux 1, 2 et 3 – Mairie de La Rochelle. Electrification de la ligne Poitiers-Niort-La Rochelle, volet A : trafic marchandises. Beauvais Consultants, mars 1988, page 16.
- Tableau 4 – Mairie de La Rochelle. Electrification de la ligne Poitiers-Niort-La Rochelle, volet A : trafic marchandises. Beauvais Consultants, mars 1988, page 44.
- Tableau 5 – Mairie de La Rochelle. Electrification de la ligne Poitiers-Niort-La Rochelle, volet B : coût d'investissement. Beauvais Consultants, mars 1988, page 5.
- Tableau 6 – Mairie de La Rochelle. Electrification de la ligne Poitiers-Niort-La Rochelle, volet B : coût d'investissement. Beauvais Consultants, mars 1988, page 3.
- Tableau 7 – Pierre-Henri Emangard. Désenclavement de La Rochelle. La Vie du Rail, 26 mai 1988.

