

Le TGV fête ses 25 ans

Reportage : Emilie Couturier

Durée : 7.28

Le TGV numéro 6622 en provenance de Lyon Perrache et à destination de Paris-Gare de Lyon, départ à 15 heures va entrer en gare, voie B. Éloignez-vous de la bordure du quai, s'il vous plaît.

- C'est bien. On est bien installé. C'est confortable, ça va vite, on sent rien. On peut dormir, c'est moins fatigant que la voiture, à la limite.

- Ben, c'est génial, le TGV. Génial! C'est l'invention du siècle, ça. On peut aller partout avec le TGV maintenant. C'est géant, ça.

- Je pense que le TGV est un fleuron de l'industrie française.

- Il y a une avancée technologique. Il y a un confort.

- C'est le premier train à grande vitesse qui marche bien, et quand nous avons des amis européens, par exemple des amis suédois qui sont venus il y a deux ou trois ans en France, qui sont venus nous voir à Mâcon, eh bien ils ont été heureux. Ils ont demandé comment ils pouvaient faire pour venir de Paris, de Roissy jusqu'à Mâcon. Donc ils sont venus. Ils ont trouvé qu'il y avait pas de retard. Tout s'est très bien passé. On était très fiers.

Il fête cette année ses vingt-cinq ans, fait gagner du temps aux voyageurs et a été une véritable révolution dans les années quatre-vingt. J'ai nommé le TGV!

- Beaucoup de bruit.

Si les plus jeunes n'ont qu'un vague souvenir de ce qu'il s'est passé¹ vingt-cinq ans en arrière, d'autres s'en rappellent comme si c'était hier.

- La vitesse c'était quelque chose qui m'est resté. Jusqu'à présent, on avait l'habitude de dire 'la vitesse' à propos des avions et de se retrouver dans cette forme de cigare et de foncer à travers les paysages français, c'était extraordinaire.

- Je l'ai pris la première fois entre Paris et Lyon en mai il y a vingt-cinq ans. Je ne me suis pas rendu compte du tout qu'on allait si vite, mais quand on est arrivé on a dit 'déjà!' À ce moment-là, c'était un événement et nos amis étaient venus nous chercher sur les quais de la gare de... c'était à Perrache. Ils s'extasiaient devant le train, voilà. Mes premiers souvenirs.

Nous avons retrouvé l'un des hommes qui ont contribué à la mise en place du TGV, Jean Pruneau. Ses quatre-vingt-trois ans n'ont pas entaché sa mémoire. Cet habitant de Saône-et-Loire se souvient dans les moindres détails de l'histoire de ce train pas tout à fait comme les autres.

- Eh bien j'ai eu la chance extraordinaire d'avoir fait la connaissance, tout à fait fortuitement d'ailleurs, de l'ingénieur-chef des études du TGV. On appelait ça des études du turbo-train à l'époque et quelque

The TGV number 6622 from Lyon Perrache and heading for Paris-Gare de Lyon - departure time 15.00hrs - is entering the station on platform B. Stand clear of the platform edge please.

- It's great. You feel well looked after. It's comfortable, it goes fast, you don't feel it move. You can sleep; in the end it's less tiring than the car.

- Well it's superb, the TGV. Superb! It's the invention of the century, it is. You can go everywhere on the TGV these days. It's really brilliant.

- I think the TGV is one of the flowers of French industry.

- There's technological progress. There's comfort.

- It's the first high speed train that works well, and when we have European friends over... for example some Swedish friends came two or three years ago to France, they came to see us in Mâcon, well they were very satisfied. They asked us how to get to Mâcon from Paris, from Roissy. So they came. They noticed how it had arrived on time. Everything went well. We were very proud.

It's celebrating its 25th birthday, it saves time for passengers and it was a true revolution in the 1980s. I'm talking about the TGV!

- Lots of noise.

If young people only have a vague memory of what happened 25 years ago, others remember it like it was yesterday.

- The speed was something that struck me. Until that time, we were used to talking about speed with reference to airplanes and finding ourselves in this sort of cigar powering across the French countryside, it was extraordinary.

- I took it for the first time from Paris to Lyon in May 25 years ago. I didn't realise we were going so fast and when we arrived we said "Already!" In those days it was an event and our friends came to welcome us on the platform at the station... it was at Perrache. They were in raptures about the train. Those were my first memories.

We tracked down one of the men, who helped make the TGV happen : Jean Pruneau. He's 83 years old but his memory's not faded. This resident of the Saône et Loire region remembers the story of a train not quite like any other right down to the very last detail.

- Well I had the extraordinary luck of being introduced, completely by chance, to the chief planning engineer for the TGV. It was called planning for the turbo-train at that time. And a little while afterwards, he suggested I join the TGV team. I was the first man parachuted in on the ground. The TGV

temps après, ben, il m'a proposé de le rejoindre dans l'équipe du TGV. J'ai été le premier homme parachuté sur le terrain. La ligne TGV n'était qu'un projet à l'époque, et ça consistait à connaître, à essayer de savoir -sans trop faire de vagues parce qu'un projet comme ça n'était encore pas au grand jour, il fallait quand même pas avant terme susciter des révolutions-, donc avec discrétion, savoir dans les différentes administrations quelles sont les personnes qu'il fallait rencontrer lorsque la ligne serait en construction. Alors, c'est tous les domaines possibles : l'agriculture, les forêts, tous les problèmes hydrauliques, les ruisseaux, les rivières, les PTT, l'EDF -haute tension, basse tension, très haute tension- savoir où étaient les centres et quels étaient les gens qu'il fallait rencontrer, aller taper à leur porte et leur dire, eh ben voilà, il y a la ligne qui va passer là. Vous, vous avez quelque chose. Qu'est-ce que vous en pensez? Vous voyez ce que je veux dire.

- Alors ensuite, comment ça a continué?

- Alors la suite, lorsque les choses ont été clarifiées et que le projet a été en principe confirmé par les instances gouvernementales, alors à ce moment-là, on a pris notre bâton de pèlerin et on est allé dans chaque commune où on a donné rendez-vous à chaque maire et au Conseil municipal pour leur montrer où passait le projet chez eux. En septembre 81 l'inauguration avec le président Mitterrand, c'est une journée historique bien entendu.

Personnellement, je m'en souviens comme si c'était avant-hier². J'étais à la table présidentielle bien entendu, très proche du président, alors j'étais en bonne compagnie. Et c'est là où le président Mitterrand, à la fin de son laïus d'inauguration a donné le feu vert à la SNCF pour le TGV ouest. Alors ça a été la génération... Une deuxième génération de TGV était née.

- Et cette ligne, elle s'est avérée rentable finalement?

- Alors d'abord ça nous a apporté beaucoup du point de vue crédibilité vis-à-vis du lancement des autres TGV. On avait déterminé 5 ans avant la date de mise en service et ça a été respecté au jour près. La première année d'exploitation du TGV, les frais d'exploitation -je parle pas de remboursement des investissements-, mais les frais d'exploitation étaient déjà couverts. Et deuxièmement, en fin de course, au lieu de douze ans, eh bien en neuf ans, c'est-à-dire on a gagné trois ans sur le remboursement du prêt. Dernière chose, c'est combien a coûté la ligne. Est-ce qu'on a été fidèle au projet, au devis primitif ou pas? Réponse : en franc constant, il faut parler en franc constant parce qu'il y a eu des inflations, donc si vous voulez en franc constant, par rapport au devis primitif, par rapport au bilan primitif, alors que -je ne veux pas donner de noms bien sûr-, mais alors que pour des grands projets le chiffre est bien différent entre celui qui a été annoncé au départ et celui qui est annoncé à l'arrivée. Pour la construction de la ligne, les deux chiffres comparés représentent en réalisation 2% pour la construction de la ligne et 3,5% pour les engins moteurs.

track was only a project at the time, and the task was to know, to try to find out - without making too many waves, because a big project like this one wasn't out in the open yet, so we had to avoid stirring up revolt prematurely - so the task was to find out discretely who the people were that we'd have to meet when the line was to be built. So it was every sector imaginable : agriculture, forests, hydraulic issues, streams, rivers, the Post Office and Telecommunications authorities, the Electricity Board - high voltage, low voltage, very high voltage - to know where the centres were and who the people were that we had to meet, to go and knock on their door and tell them, there's this line that's going to come past here. You're going to be involved. What do you think? You see what I mean.

- So afterwards, how did things progress?

- Well afterwards, when things had been clarified and the project had in principle been approved by the government authorities, then, we got out on the road and went into each commune, where we had a meeting with each mayor and municipal council to show them where the project was going to go in their district.

- In September 1981, the inauguration with President Mitterrand, that was a historic day of course. I personally remember it as if it were the day before yesterday. I was at the Presidential table of course, very close to the President, so I was in good company. And it was there that President Mitterrand at the end of his long inaugural speech gave the green light to the SNCF for the TGV to the west. So that was the generation... a second generation of TGVs was born.

- And was the line profitable in the end?

- Well first of all as far as credibility was concerned it helped us a lot for the launch of the other TGVs. We'd programmed the date to go operational five years earlier and it was respected to the day. In the first year of operation the running costs - I'm not talking about debt repayments - but the running costs were already covered. And secondly, in the end, the repayment of the loans was achieved in 9 years instead of 12, that's to say we gained three years on the repayment of the loans. The last issue is how much the line cost. Did we respect the original plan, the initial estimate, or not? The answer : measured in francs adjusted for inflation, because there was inflation, so if you count in inflation-weighted francs, relative to the initial estimate, relative to the first assessment... You know - I don't want to give names, of course - but for some big projects the final figure... there can be a big difference between what's announced at the start and what's announced at the end. Well for the construction of the line, the comparison shows we were 2% over budget for the construction of the line and 3.5% for the traction engines.

- So a project about which you can be proud. What feelings do you have now, seeing it's 25 years old?

- Well listen. I read too, not through nostalgia, but I read that in 2003 they'd recorded a billion

- Un projet dont vous pouvez être plutôt fier. ça vous fait quoi de voir qu'aujourd'hui ça fait vingt-cinq ans maintenant?

- Eh bien écoutez. J'ai lu encore -non pas par nostalgie-, mais j'ai lu qu'en 2003 on avait enregistré le milliard de passagers. Alors ça représente quand même quelque chose. Je dois dire aussi, n'est-ce pas, que ça a eu une réalisation et un succès qui a dépassé largement les espérances de la maison. La preuve, elle est simple, c'est que, il y a deux ans à peu près, oui, deux ans ou trois ans, de nouveau la ligne était saturée au point de vue voyageurs et qu'on a été obligé d'imaginer -heureusement qu'on l'avait déjà imaginé longtemps avant- les TGV à deux étages pour pouvoir transporter le double de passagers dans la même rame. On est un véritable réseau de TGV en France et maintenant on en est au stade du réseau TGV européen. Le premier qui sera fait, ce sera la liaison entre le TGV France et le TGV espagnol qui est en cours.

Merci de votre attention. Éloignez-vous de la bordure du quai, s'il vous plaît.

passengers. So that's quite something after all. I should say too that it's an achievement and a success that's gone well beyond the expectations of the company. The proof is simple : it's that two or so years ago, two or three years ago, the new line was saturated with passengers and we had to dream up - luckily we'd already dreamt this up a long time ago - double-decker TGVs to transport double the number of passengers on the same track. We've a real TGV network in France now and we're on the point of having a European TGV network. The first step to be undertaken will be a link between TGV France and the Spanish TGV and that's in progress.

Thank you for listening. Stand clear of the platform edge please.

2. comme si c'était avant-hier - On dit d'habitude 'je m'en souviens comme si c'était hier' et c'est ici un trait d'humour pour montrer qu'il y a tout de même très longtemps dans sa mémoire, peut-être pas hier, mais avant-hier.