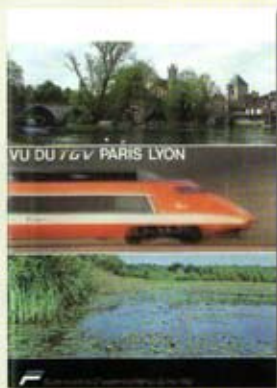


Guides Vu du TGV...



Vu du TGV Paris - Lyon. Guide horaire du 27 septembre 1981 au 22 mai 1982, telle est une première réalisation conjointe de la SNCF et de France-Rail qui annonce une collection à venir : *Les Guides de France-Rail « Vu du train »*. En 20 pages de petit format, cet indicateur horaire du premier service d'hiver du TGV concilie heures de départ et d'arrivée avec le rappel des sites remarquables à voir, de quel côté et à quelle heure, en fonction du TGV emprunté, dans un sens ou dans l'autre... « Avec le train, découvrez un peu plus de la France ». Le long de la ligne sont indiqués 42 « points de repère ». Mais l'appellation *Vu du train* est franchement abusive. Cette énumération commence par la tour de l'Horloge en gare de Lyon, suivie de l'église Saint-Médard à Brunoy, de la statue de Jacques Amyot à Melun, du château de Fontainebleau... ; tous monuments hors de vue du TGV ! Guide plutôt conforme aux antiques *Guides Joanne* qui proposaient la visite de chaque ville où s'arrêtait le train, à la différence majeure néanmoins que les TGV ne s'arrêtent point à hauteur de Melun ou de Fontainebleau ! Quelques pages insérées de publicité ont permis sans doute de réduire les dépenses de la SNCF engagées pour sa réalisation : radiotéléphone Bosch, matériel vidéo Continental Edison, Crédit du Nord, chauffage électrique Airelec Radial, valises Superior, Caisse de retraite complémentaire Iris, Communauté européenne, société de recouvrement SCRL, côtes du Rhône, Hôtels Arcade et cognac Martell !

La place était bien libre pour un authentique guide *Vu du TGV* ! Rejetant l'idée commune chez les conducteurs de TGV « d'un parcours fastidieux car perpétuellement en rase campagne », l'idée vint à René Roy, l'un d'entre eux, de démentir cette critique. Soutenus par l'ACTGV s'engageant à en assurer l'édition, Jean-François Chaussin et lui allaient donc photographier divers sites « *vus de la cabine du TGV* ». Ainsi allait aboutir en mai 1988 un document de 44 pages, *La Ligne à grande vitesse Paris Sud-Est vue du TGV*. Un parcours jalonné de PK en PK de tous les éléments remarquables ou non visibles de chaque côté – fermes, châteaux, bois, panoramas... – soit schématisés, soit photographiés, mais toujours bien légendés. Une fois achevé, l'Association présenta son guide à la direction de la Communication de la SNCF et à *La Vie du Rail*, restés sans réaction devant l'idée...

Ce guide restera quelque peu confidentiel jusqu'au jour où un exemplaire allait tomber entre les mains du président de l'Afac, Bernard Porcher. Sédait par « ce travail tout à fait exemplaire », une nouvelle publication sous la forme d'un numéro spécial de la revue de son association *Chemins de fer* sera décidée, avec le but « d'intéresser le voyageur au chemin de fer et aux paysages traversés ». Elle sera enrichie de pages introductives, « Le système TGV. Histoire et technique », et des horaires de passage, de 0h00 à 2h00, en une douzaine de points de repère remarquables de la ligne, permettant au voyageur de se situer à tout moment.

Ainsi paraîtra en septembre 1990 en 56 p. *Vu du TGV. La Ligne à Grande Vitesse Paris Sud-Est*, alias n° 404 spécial 1990/5 de *Chemins de fer*, vendu 50 fr.

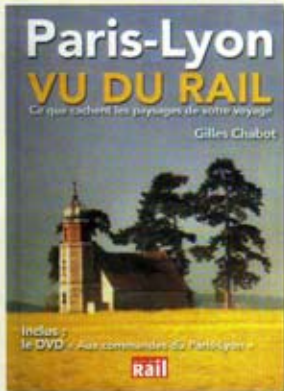
Olivier Boudot entreprend l'édition d'un nouveau guide, *Paris Lyon. Vu du train. Paysages, Rencontres, Histoires*. Le déroulé panoramique est complété de textes abondants décrivant les sites remarquables, telle page d'histoire ou spécialité locale. Cet ouvrage de 192 p., paru en novembre 2010 dans la collection des Guides Marsilo (Éd. Olimar), vendu 10 euros, est un mixte de « *Vu du train* » et d'informations sur les pays traversés, développées grâce à la collaboration du géographe Jean-François Coulais à qui l'on doit des coupes géologiques originales et bien commentées¹. « De Paris à Lyon, avec *Vu du train*, redécouvrez le plaisir du voyage », tel est le slogan publicitaire retenu.

Paris - Lyon vu du rail. Ce que cachent les paysages de votre voyage, tel le titre d'un ouvrage de 127 p., édité en novembre 2011 par *La Vie du Rail*, qui se lance à son tour dans ce produit, vendu 25 euros. Contrôleur à la SNCF, familier depuis plus de 20 ans des TGV reliant Paris à Marseille, Gilles Chabot en est l'auteur photographe, cherchant « *dérrière son objectif, à saisir la vision instantanée et fugitive des plus beaux paysages de la ligne* ». « Grâce à ce livre, vous allez pouvoir voyager autrement », est-il suggéré. « Quand vous allez de Paris à Lyon en TGV, le paysage

La ligne à grande vitesse

Paris Sud-Est

Vue du T.G.V.



défile à grande vitesse. Et vous vous posez des questions : comment s'appelle ce village ? À qui appartient ce château ? Quelle est cette rivière ? ». Positionnée en horaire et kilométrage dans chacun des deux sens, chacune de ses photos témoigne d'un parti pris esthétique prédominant sur le texte qui les accompagne. Ainsi, les immenses champs jaunes de l'Yonne à l'époque de la floraison du colza permettent de très belles photos, justifiées par l'importance soulignée de cette culture dans l'Yonne (p. 27) et l'on comprend que les agriculteurs de Tissey (p. 45) n'ont pas eu à redouter les périls prophétisés par leur municipalité en 1975. Un DVD complète l'ouvrage, c'est la ligne vue depuis la cabine. Un complément naturel Paris - Marseille vu du rail (réf. 110 265) verra le jour en novembre 2012.

L'intention de tous ces ouvrages est louable. S'ils sont entachés de quelques erreurs, on peut trouver surtout paradoxale l'idée de proposer au client du TGV, un guide Vu du TGV. A.-P. Boudot, le maire du Creusot avouait : « On voyage en TGV un peu comme dans un avion. Le rapport entre le passager et le paysage est faible. » Très grande vitesse et baies vitrées décalées par rapport aux sièges, un pas entre deux sièges réduit par rapport à celui des voitures Corail, disposent mal à attirer son regard vers un paysage fuyant à travers une vitre plus ou moins étroite. Sur cette troublante anomalie, à laquelle échapperont tardivement les TGV Duplex, une explication peut être avancée. La

conception des rames du TGV relevait de plusieurs logiques autonomes. Proportionner le confort visuel à la classe choisie par le voyageur aurait signifié de concevoir deux caissons de 1^{re} et 2^e classes dotés de baies d'une largeur inégale et différemment espacées ; choix réprouvé, on imagine, par le designer et les ingénieurs du Matériel pour des raisons de surcoût ! Le nombre de travées de sièges à prévoir dans les deux classes, d'où résulte le pas de siège, relevait plutôt des responsables du marketing, intéressant aussi les économistes du projet poussant à un « COS » élevé pour disposer de la plus grande capacité possible de sièges ; des emplacements singuliers ou dissymétriques réservés en 1^{re} ou 2^e classe à telle fonction technique ou commerciale, d'une voiture à l'autre, ne facilitaient pas une harmonie d'ensemble. Ainsi, conçoit-on que le champ de vision extérieur du voyageur ait été sacrifié, variant grandement d'une travée à l'autre ! Alors que cette option serait inimaginable à bord des ICE ou Shinkansen, en Allemagne ou au Japon où le confort visuel qu'offrent de larges baies depuis chaque siège a toujours été une tradition ferroviaire respectée !

À signaler L'Est. Escapades à très grande vitesse dans la série Le Routard (Hachette Livre, 2007, 190 p., 13 euros). Il ne s'agit pas d'un guide « vu du TGV » mais d'un guide pour découvrir les villes et régions desservies par le TGV, conforme à la tradition des Guides Joanne puis Guides bleus d'Hachette.



En marge de tous ces guides de papier, à signaler le site gratuit Vu du train de Laurence Lemaire, www.vu-du-train.com, www.vu-du-train.com/vues-du-tgv.html :

descriptions des paysages que traversent les TGV, informations historiques, géographiques, économiques, culturelles et sur les hommes qui ont façonné ces paysages. Les pages peuvent être lues sur ordinateur, téléphone et tablette. Les tracés des LGV de la carte de France de Vu du train situent le voyageur sur son parcours grâce à la géolocalisation, lui permettant de s'informer sur le lieu traversé à l'instant T. Proposées au format PDF, les pages du site peuvent être téléchargées et imprimées. Pour étendre son Vu du train à l'Europe, Laurence Lemaire recherche aides et soutiens adéquats...

Georges Ribeill

1. On est assez proche de ce qu'avait réalisé en 1888 le géologue Albert de Lapparent, avec sa Géologie en chemin de fer. Description géologique du bassin parisien : voir mon article « Quelques militants d'un tourisme ferroviaire à petite vitesse », Historail, n° 2, p. 79-82.
2. Ainsi l'Yonne aurait connu trois records de vitesse : en 1890 et en 1981, mais aussi en 1954 à hauteur de Vougeot... (O. Boudot, p. 64) ; pour économiser l'énergie, le TGV « roule sur l'aire » (P. Chabot, p. 33).