

Relance du ferroviaire: voyage en absurdie

[Emmanuelle Ducros](#)

03 août 2020 à 06h45

A l'heure de la relance du rail, l'Opinion propose un voyage sur sept lignes de train, chacune étant emblématique des contradictions stratégiques françaises accumulées depuis des décennies.

Les faits - Le Premier ministre Jean Castex a annoncé, le 27 juillet, les bases d'un plan de redynamisation du fret ferroviaire en France, dont les contours seront détaillés avec le plan de relance économique présenté à la rentrée. Pour les marchandises comme pour les voyageurs, le train est vu comme une solution à nombre de questions posées par la transition écologique. Mais entre intérêts contradictoires et paradoxes, il va falloir faire des choix pour remettre le train au centre de nos déplacements et de nos besoins...

Les 30 000 km de voies ferrées en France sont-elles celles qui conduiront la France vers son avenir ? Elles font en tout cas, l'objet de toutes les attentions dans le cadre du futur plan de relance de l'économie, actuellement en travail. Le 27 juillet, tout un aréopage ministériel s'est déplacé sur le chantier d'un site de transport combiné à Bonneuil-sur-Marne, avec Jean-Pierre Farandou, le patron de la SNCF, comme guide : le Premier ministre Jean Castex, [Barbara Pompili \(Transition écologique\)](#) et [Jean-Baptiste Djebbari \(Transports\)](#), Emmanuelle Wargon (Logement).

C'est assez simple. Dans la France de l'après-Covid et de la Transition écologique, la réponse à la plupart des questions est : le train. Pour verdier le fret des marchandises, en remplacement du transport routier, émetteur de Co2. Pour les transports domestiques de voyageurs entre les grandes villes et Paris, l'avion ayant

mauvaise presse. Pour les transports du quotidien : les utilisateurs de voitures sont découragés d'entrer dans les villes et on comprend mal, vu des agglomérations bien dotées en transports en commun, que les ruraux soient toujours aussi dépendants de leur auto. Beaucoup de bonnes idées pour un pays de tradition ferroviaire comme la France.

Paradoxes. Dans les faits, le grand puzzle ferroviaire a du mal à se construire de façon cohérente. Ses différentes pièces entrent en confrontation les unes avec les autres : le fret ne se développe pas parce que la priorité a été donnée aux voyageurs et au transport routier (dont Geodis, filiale de la... SNCF). Les trains du quotidien et le réseau sont mal en point parce qu'on a financé pendant 30 ans de dispendieuses lignes de TGV mais qui sont aujourd'hui un élément de compétitivité. Les grands projets sont rejetés en bloc, même les plus nécessaires. Et puis, les protagonistes politiques des choix ferroviaires que sont l'Etat et les régions n'ont pas toujours des intérêts convergents. Sans compter que la crise laisse l'acteur central de ce jeu sur le flanc.

La SNCF, dont les dettes avaient été apurées à hauteur de 35 milliards d'euros par l'Etat lors de la réforme ferroviaire et qui était censée retrouver les moyens de recommencer à financer la remise à niveau de ses infrastructures chancelantes n'a plus de marge de manœuvre. Son chiffre d'affaires a été amputé de plus de 3,7 milliards par la crise sanitaire. Elle comptabilise un déficit net de 2,4 milliards d'euros. Menacée à nouveau de surendettement, elle devra, selon le ministre délégué aux Transports Jean-Baptiste Djebbari, être aidée « à hauteur de plusieurs milliards d'euros », via [« la recapitalisation du groupe ou la reprise d'une part complémentaire de la dette »](#).

Peut-on résoudre ces casse-tête ? En sept lignes de train emblématiques, toutes prioritaires sur le papier, l'Opinion vous propose un voyage qui sillonnera parmi les paradoxes, les contradictions, les équations insolubles du rail français. En voiture !

Lyon Marseille - Symbole d'une relance du fret qui ne s'est jamais donné les moyens

La promesse. Le Premier ministre Jean Castex a présenté le 27 juillet « une première étape dans le plan de reconquête ferroviaire » du fret. Gratuité des péages en 2020 et ouverture de deux « autoroutes ferroviaires ». L'Etat espère réduire de 20 000 le nombre de poids lourds sur les routes en 2021 pour économiser 425 000 tonnes de CO₂. [Le fret était aussi un des axes de développement identifiés](#) par le patron de la SNCF Jean-Pierre Farandou.

Lyon-Marseille



La réalité. Deux plans de relance du fret (en 2000 et 2009) sont restés lettre morte. Les tonnages transportés n'ont cessé de baisser depuis les années soixante-dix. « [En France, la part modale du fret ferroviaire est de 9 %, c'est 18 % en moyenne ailleurs en Europe,](#) compte Franck Tuffereau, coordinateur de l'Alliance 4F qui représente le secteur. Pas surprenant. Les investissements ferroviaires ont été concentrés sur le TGV, au détriment du reste du réseau, qui s'est détérioré, qui est saturé comme dans la vallée du Rhône (Lyon Marseille), les contournements de Lille, Lyon ou Paris, où on doit souvent circuler la nuit, ce qui ennuie les riverains. Il est devenu peu fiable. Or, pour la logistique, fiabilité et ponctualité sont primordiales. »

Pour Jacques Gounon, président de Getlink (ex-Eurotunnel) et de Fer de France, « si on veut redévelopper notre fret, ce qui est nécessaire n'est pas spectaculaire, donc peu motivant pour les annonces politiques. Il faut sanctuariser l'accès aux sillons. Les trains de marchandise sont en concurrence avec les trains de voyageurs. Jamais prioritaires, ils épongent les retards. Cela décourage les volontés. Je n'accuse pas la SNCF... Elle a une forte pression des régions, autorités organisatrices de transports, pour favoriser le transport des voyageurs, qu'elles subventionnent. Mais l'Etat stratège ne joue pas son rôle pour donner les priorités. » Sans compter que le fret ferroviaire, en l'absence de taxe carbone frappant les transporteurs routiers, est rarement compétitif face au fret.

Paris-Briançon - Symbole de ces trains de nuits qui sont des gouffres financiers

La promesse. « On va redévelopper les trains de nuit, a affirmé Emmanuel Macron, le 14 juillet. Parce que ça permet de faire des économies et de réduire nos émissions de CO2. »

Paris-Briançon



La réalité.

Les trains de nuits ont été lentement mais sûrement étouffés par l'Etat, qui gère ces lignes Intercités. Après leur apogée, dans les années 1980, il ne reste que deux lignes de nuit exploitées par la SNCF : Paris- Briançon et une autre entre Paris et le Sud-Ouest. «

Ce sont des gouffres financiers. Pour un euro de chiffre d'affaires, deux euros de charges, note Arnaud Aymé, spécialiste des transports chez Sia Partners. Hors des vacances et week-ends, ce sont des coûts immobiles ». Faut-il les relancer ? « On peut sans doute ramener des clients, qui les ont fuies en partie à cause de la concurrence des lignes aériennes low cost, avec un effort de marketing et de service, note Arnaud Aymé. Mais cela ne suffira pas. Il faut, d'une part, trouver un moyen de plus les affréter, en les ouvrant comme des charters pour des entreprises, par exemple. Et les prolonger vers des destinations plus lointaines pour saturer le matériel et lisser les coûts. » A moins que l'Etat ne considère que c'est un service public et les traite comme tel, en s'engageant à compenser auprès de la SNCF leur déficit chronique. Mais cela ne ferait que déplacer le problème.

Lyon-Turin -Symbole d'une incroyable hypocrisie écologiste

La promesse. Près de 3 millions de camions traversent les Alpes chaque année. Un cauchemar pour les vallées asphyxiées. La solution : transférer une partie du trafic routier vers le rail. La ligne Lyon-Turin et son tunnel le permettraient.

Lyon-Turin



La réalité.

Entre la France et l'Italie, depuis près de 20 ans, la construction du fameux tunnel Lyon-Turin accumule les retards. Ce tunnel de base,

en train d'être creusé au pied de la montagne, sur 57 km, rend furieux [les écologistes qui, de part et d'autres des Alpes, ont tout fait pour l'empêcher](#). « Il faut arrêter la LGV » a asséné [Grégory Doucet, nouveau maire EELV de Lyon](#) le 1er juillet, [dans les colonnes de la Stampa](#).

Hypocrisie ! Outre le fait que les écologistes y étaient d'abord favorables, [leurs arguments anti-tunnel, développés depuis 2012, au nom des « projets inutiles » laissent songeur](#). « Ils prétendent que le projet n'a pas commencé. C'est faux, 20 % est déjà creusé. Ils mettent en avant les surcoûts... causés par la bataille sans relâche. C'est vrai que c'est un projet coûteux (8,6 milliards) mais il est financé, à 50 % par l'Europe, 35 % par l'Italie et 25 % par la France. Il faut envisager le bénéfice environnemental qui en découlera », plaide Stéphane Guggino, délégué général du comité pour la Transalpine Lyon-Turin. Mais surtout, les opposants développent l'idée que le tunnel existant, en altitude, est suffisant s'il est rénové. « Une fable. Il date de 1871, n'a qu'un tube, pas de galeries de sécurité, et il est saturé à une cinquantaine de trains par jour. En admettant qu'on puisse en creuser un deuxième, on ne rabettera pas la pente qu'il faut pour l'atteindre, à 1 300 mètres d'altitude. Il faut deux ou trois locomotives pour tirer les wagons. C'est une aberration énergétique ». Loin de toute rationalité, le Lyon Turin, qui revient à compléter tout un réseau de traversée de l'Europe sur les rails en émettant moins de CO₂, est devenu un totem, comme Notre-Dame-des-Landes. Pendant ce temps, au nom d'une lutte pseudo-écolo, les camions continuent à polluer les Alpes.

RER B - Symbole d'une mobilité urbaine mal entretenue

La promesse. Désengorger Paris, polluée, de la voiture. Mais seulement 34 % des parisiens disposant d'une voiture, ce sont surtout les banlieusards qui travaillent à Paris qui vont devoir prendre les transports en commun.

RER B



La réalité.

Pour beaucoup de Franciliens, les transports en commun sont un gymkhana quotidien. Le trafic Transilien représente 40 % des circulations du réseau national et 70 % des voyageurs transportés. Les lignes A et B du RER, les plus fréquentées d'Europe (respectivement 1,4 et 1 million de voyageurs par jour), sont réputées pour les incidents quotidiens. Les Franciliens y perdent des heures par millions, mais la fréquentation croît de 3 % par année... La SNCF, qui doit effectivement jongler avec les circulations pour faire des travaux, se défend : « des efforts considérables sont réalisés pour améliorer la régularité, la qualité de service et le confort des voyageurs ». [Dans un environnement urbain dense, les constructions récentes de nouvelles lignes sont compliquées](#), prennent du retard et, comme la plupart des projets du grand Paris, explosent les budgets.

« Une course contre la montre permanente. On paie, par la difficulté de tous les travaux sur des lignes saturées, les déficits de 30 ans de mauvais entretien, puisque l'argent a été concentré ailleurs, sur le TGV », soupire-t-on chez Ile-de-France Mobilités. Les « trains du quotidien » vont-ils redevenir prioritaires? Ils ne sont pas les seuls à avoir besoin d'argent... Et pour ce qui concerne l'Ile-de-France, les caisses sont vides. [Après l'épidémie, qui a](#)

[asséché les financements des transports, la région appelle l'Etat au secours. Il lui manque 2,6 milliards pour 2020.](#)

Clermont-Paris. Symbole des relégués de la centralisation française

La promesse. « L'avion ne doit plus être un moyen de faire en une heure des voyages [domestiques] qui pourraient être faits à moindre coût de CO2 par train en deux heures », explique Bruno le Maire. L'âge d'or du train pour voyager en France est de retour.

Paris-Clermont-Ferrand



La réalité.

Clermont-Paris en train ? Un cauchemar. Le train Intercités met, officiellement, 3h29. [Dans les faits, 12 à 15 % des trains sont en retard, en moyenne de 30 minutes.](#) Sans compter la ligne inconfortable, mal couverte par le réseau 4G, qui nécessiterait des travaux lourds. Terrible pour les milieux économiques locaux - la ville compte, avec [Michelin, un des deux seuls sièges du CAC40 en région.](#) Impossible de faire l'aller-retour avec la capitale dans la journée, hasardeux de compter sur le train pour attraper un avion. « Cette ligne est une des victimes de la centralisation ferroviaire française, de la saturation des sorties de la capitale », commente Patrick Jeantet, ancien patron du réseau SNCF. Aussi, la décision d'Air France, pour raison économique, de supprimer la desserte aérienne Clermont-Orly pour ne maintenir que les départs de

Roissy a-t-elle suscité une grande colère. La compagnie a dû y renoncer.

La ligne Clermont-Paris incarne une question : peut-on, dans un pays ultra-centralisé comme le nôtre, compter sur le seul train pour relier les villes à Paris et notamment à ses aéroports ? Une idée certainement très bonne vu de la capitale, où tout est à portée de main. Mais épouvantable pour les villes concernées, dont les voyageurs et les milieux économiques se verront rajouter aléas et correspondances dès qu'ils voudront en sortir. Une façon d'acter la fracture territoriale plutôt que de la réparer.

Tours-Chateaudun - Symbole des dispendieuses petites lignes désertes

La promesse. En réponse au conflit des Gilets Jaunes, qui a mis en lumière la dépendance à la voiture dans la France rurale, les élus régionaux veulent mettre l'accent sur le train. Et sur des lignes comme Tours-Chateaudun, qui accueille moins de six trains par jour.

Tours-Châteaudun



La réalité.

La France est couverte de lignes ferroviaires de « desserte fine du territoire » coûteuses... Dont un grand nombre ne servent à rien, ou presque, et sont boudées par les voyageurs. Selon le rapport Spinetta de 2018, « sur un tiers du réseau, le trafic moyen n'est que

de 13 trains par jour ; le remplissage des trains y est extrêmement faible. Un tiers seulement accueille plus de 50 voyageurs.

« C'est un scandale économique, constate Patrick Jeantet, l'ancien président de SNCF Réseau, de dépenser de l'argent devenu rare à les entretenir pour si peu de résultat. Il ne faut pas rêver : cela ne changera pas. La clientèle potentielle n'existe pas, dans des régions de petites agglomérations à l'habitat émiétté ». Mais ce sont des symboles pour les régions, autorités organisatrices de transport, qui se font taper sur les doigts lorsqu'elles ferment, même si les usagers se comptent sur les doigts d'une main... Faut-il s'accrocher à ces tortillards au nom de l'intérêt électoral ? « Non, tranche Patrick Jeantet. Mais cela ne veut pas dire renoncer au transport public. Des navettes électriques, plus régulières, par exemple, mais adaptées au faible nombre de voyageurs, seraient sans doute plus attractives et rendraient plus de services à la collectivité ». Pragmatique oui... Mais mal vu. La fermeture d'une ligne de train reste un symbole de relégation dans les zones rurales.

Paris-Toulouse - Symbole des absurdités du tout-TGV

La promesse. Elle date des années 80. Une France moderne, quadrillée de lignes à grande vitesse et de trains à la pointe de la technologie.

Paris-Toulouse



La réalité. La France dispose de 2 700 km de LGV, un atout pour sa compétitivité. Mais leur déploiement, avec le recul, a un coût lourd. D'abord, le fait que toutes les lignes convergent vers Paris, sans transversales, ce qui donne un schéma déséquilibré et malcommode. Cela ne sera pas corrigé avant longtemps, la fin du « tout TGV » n'ayant été actée que très récemment.

Le TGV, et c'est la deuxième critique qu'on peut lui adresser, a siphonné les crédits qui auraient été nécessaires à la remise à niveau d'un réseau qui a, en moyenne, 30 ans d'âge. Enfin, il est le symbole d'une entreprise d'Etat, la SNCF, qui a été pendant des décennies un jouet politique au service des baronnies. Résultat ? Des gares TGV dans des endroits improbables, comme la « gare des betteraves », (Haute-Picardie de son vrai nom), au milieu des champs, ou à mi-chemin entre deux agglomérations comme Metz et Nancy, parce qu'aucun édile local ne voulait céder à un autre « sa » gare TGV.

Symbole ultime de ces absurdités : « Pour aller dans certaines villes situées au-delà des lignes TGV, comme Brest, Nice ou Saint-Etienne, le TGV est utilisé à faible vitesse sur des voies classiques pour faire plaisir aux élus locaux. C'est le cas de Toulouse, atteint à faible vitesse mais en TGV depuis Bordeaux. Absurde... On ne les rentabilise pas ainsi. Il faudrait soit prolonger les lignes - mais avec quel argent ? - soit faire rouler des trains classiques - ce qui fait hurler les élus locaux », explique Arnaud Aymé. En a-t-on fini avec ces errements ? L'Etat mettant de nouveau la main à la poche pour renflouer la SNCF, la prise d'indépendance de l'entreprise vis-à-vis du politique et de ses lubies n'est sans doute pas pour demain.