

## Quel avenir pour le réseau ferroviaire secondaire?



*Le renoncement : l'ancienne ligne de Privas en Ardèche....*



*Le volontarisme : Un tram-train sur une ligne régionale modernisée....*

---

## Contexte de la situation

---

Le réseau ferroviaire Français s'est considérablement rétracté depuis 50 ans. Il est passé de 60 000 km de lignes à environ 30 000 km victime de la volonté des pouvoirs publics (Etat, Départements) de favoriser les investissements routiers et de la SNCF de favoriser le déplacement à longue distance (trains grandes lignes puis TGV). Ce mouvement n'a en fait que suivi le démantèlement quasi complet des réseaux de tramways urbains et ruraux souvent électriques (30 000 km) orchestré entre 1930 et 1960 avec une logique en général similaire : privilégier à court terme le bus qui était plus économique en plus de faciliter le développement de l'automobile.

Aujourd'hui environ 5000 à 10 000 km de lignes peu fréquentées (moins de 5 AR / jour) restent menacées de fermeture à court ou moyen terme en raison des facteurs suivants :

- souhait de réaliser des économies en exploitation. Dans le contexte économique budgétaire contraint des Régions, la tentation est grande de s'attaquer à ces dessertes afin de pouvoir rentrer dans l'épure budgétaire ou financer des augmentations d'offre sur les autres lignes.
- nécessité d'investir sur l'infrastructure pour pérenniser l'exploitation. Au niveau national, RFF ne reçoit pas assez d'argent pour entretenir et pérenniser les 29 000 km de voies actuellement dans le réseau RFF. Dès lors, RFF priorise ses dépenses sur les lignes UIC des groupes 1 à 4 qui sont les plus circulées. Pour les autres catégories de lignes, RFF se tourne vers les Régions pour compléter le plan de financement. C'est dans ce cadre que les plans rails de Midi Pyrénées, Auvergne ou Bourgogne ont été adoptés (financement 1/3 Région, 1/3 RFF, 1/3Etat) permettant de pérenniser un certain nombre de lignes (mais pas toutes...).

A noter que la quasi disparition du trafic des wagons isolés et des trains grande ligne a entraîné une prise en charge par les seuls trains TER de l'ensemble des coûts d'infrastructures alors qu'auparavant ils se répartissaient entre les activités fret, régionales et parfois grandes lignes. Cela alourdit sensiblement les conséquences financières pour les Régions.

---

## L'analyse socio-économique de ces lignes

---

L'approche financière est l'approche traditionnelle : on examine les coûts de la desserte et on la compare avec les coûts d'une desserte autocars selon le chiffrage SNCF. Toutefois, la réflexion fait abstraction de nombreux autres critères recensés dans cette note:

- Mesurer le service rendu à la population

Cela peut paraître évident, mais c'est en général oublié. Un service ferroviaire bien exploité rend d'immenses services à la population concernée. Il permet aux automobilistes de ne pas utiliser leur voiture. Il permet aux personnes non motorisées (jeunes, handicapés, personnes âgées, personnes avec faibles ressources) de bénéficier d'un service de qualité, et aux ménages modestes de se passer de la 2<sup>me</sup> voiture. La présence d'une ligne ferroviaire bien exploitée comme d'une ligne de tramway en ville peut-être un des motifs dans le choix de la localisation des ménages.

- Des lignes intégrées à un Réseau

Le réseau routier et autoroutier est en général bâti dans une logique de réseau, d'où le fait que certaines sections mêmes très peu rentables ont été construites dans une logique de maillage. Pour le réseau ferroviaire, c'est tout autre, on raisonne ligne par ligne. Pourtant l'enjeu d'un système de transport complet est de proposer des solutions de transport pour relier entre eux les principaux lieux d'une Région. La ligne ferroviaire peut donc servir aux habitants d'un territoire pour aller travailler dans la grande ville et inversement servir le week-end aux habitants de grandes villes pour aller dans le territoire desservi. La ligne peut aussi être utilisée comme un lieu de passage pour aller d'une Région à une autre.

- Intégrer l'impact pour l'ensemble du compte TER :

Une ligne ferroviaire contribue à alimenter les recettes générales grâce à des billets vendus qui dépassent le périmètre. C'est pour cette raison qu'historiquement les grandes compagnies finançaient le développement des réseaux locaux en correspondance. Par ailleurs, plus le réseau est dense moins la part des frais de structure par ligne est importante. A l'inverse, plus le réseau et l'offre se rétractent plus les frais fixes sont à répartir sur un nombre réduit de services, ce qui augmente encore leur prix et fragilise leur rentabilité.

Enfin, dans le fonctionnement du système ferroviaire actuel, c'est le coût au train-km qui coûte cher. Dès lors dans le compte régional, plus la ligne a de circulations ferroviaires plus elle est coûteuse. Les petites lignes peuvent donc paraître cher au voyageur transporté (et encore pas toujours beaucoup plus) mais en valeur absolue le déficit de la ligne reste peu important dans la globalité du réseau.

- Prendre en compte l'économie du territoire

Ces lignes font travailler des cheminots ou des entreprises locales soit au titre de l'exploitation, de l'entretien soit au titre de la modernisation des lignes. RFF et la SNCF versent des taxes aux communes au titre de l'impôt foncier ou des taxes sur l'emploi. Ce n'est jamais comptabilisé. Les touristes profitant du train venant dans ces territoires apportent également des recettes qui ne sont pas comptabilisées non plus.

- Valoriser l'ensemble des investissements déjà réalisés

On a souvent procédé à certains investissements sur l'infrastructure et le matériel roulant. Ceux-ci sont censés s'amortir sur 20 à 30 ans. La fermeture d'une ligne entraîne de facto une absence d'amortissements des investissements déjà réalisés.

- Valoriser le patrimoine et l'identité des territoires, maintenir le service public

Ces lignes font souvent partie du patrimoine et de l'identité des territoires traversés. Elles ont été construites à grands frais par nos « anciens » et sont très ancrées dans la mémoire collective. Leur suppression est perçue par les populations locales comme un abandon voir une trahison de la part des gouvernants. Au début du siècle, la demande sociale était la construction des lignes ferroviaires, puis est venue celle de la construction de routes. Aujourd'hui la demande sociale serait plutôt orientée vers la préservation du patrimoine et du service public. La responsabilité des collectivités devrait donc aujourd'hui consister à pérenniser et à moderniser les infrastructures construites par nos aînés et à les transmettre en bon état aux générations futures.

- Avoir une approche multimodale (projets routiers)

Sur certains des axes menacés, la concurrence routière et autoroutière est soit déjà présente (autoroute St-Etienne-Clermont Ferrand, A75) ou en projet (A51, RN 88, mise à deux fois deux voies...). Il n'y a en général pas de potentiel pour justifier la modernisation du rail (abandon du réseau ferroviaire breton) mais curieusement assez pour créer une autoroute ou une voie express sur le même itinéraire (plan routier breton)...Cela vient principalement du fait que la ligne ferroviaire est en général regardée en isolat quand la route est regardée comme une section d'un réseau bien plus large destiné à relier et à désenclaver.

- Prendre en compte l'environnement

Aujourd'hui, on avance la pollution moindre d'un car par rapport à un train pour justifier le transfert sur route. Ces arguments étaient déjà utilisés dans les années 1970 pour justifier la contraction du réseau (rapport Guillomat). En théorie, c'est vrai mais l'analyse est à charge et porte sur le court terme. En effet, on ne tient pas compte d'une électrification éventuelle de la ligne ni de l'évaporation de la clientèle qui reprend sa voiture (en général -50% de fréquentation observée), ni de la clientèle nouvelle qui pourrait venir d'un report modal de la route vers le rail.

- Garantir notre indépendance énergétique

Face à l'incertitude énergétique qui pèse devant nous. Il semble quand même très dangereux de mener une politique basée sur la dépendance à une énergie qui d'une part n'est pas chez nous et d'autre part se situe en réserve limitée. Une ligne ferroviaire même thermique conserve l'avantage de pouvoir être électrifiée.

- Garantir la sécurité des déplacements

Le rail a pour lui l'avantage de la sécurité et de la fiabilité (du moins lorsque l'exploitation est de qualité). Il permet d'assurer quelle que soit la saison ou la météo le service. A l'inverse la route est tributaire des éléments climatiques notamment dans les zones de montagne. L'accidentologie routière a aussi un coût économique et social mais assumé dans d'autres cadres. Quelles garanties dispose-t-on aujourd'hui sur l'évolution du climat alors qu'on note une forte augmentation depuis 10 ans des phénomènes extrêmes ?

- Contribuer à la structuration de l'urbanisation

Un axe de transport public sur rail et exploité avec une fréquence minimale de 5 à 10 AR / jour permet de mettre le transport public au cœur de la politique de structuration de l'espace et de

l'urbanisation. On peut en effet, choisir de développer l'urbanisation autour des centres bourgs et des gares plutôt que de façon anarchique ou d'implanter des zones d'activité ou des équipements générateurs de trafics (lycée, attraction touristique) à proximité d'une gare. A l'inverse sans rail, on assiste au mitage diffus du territoire et à l'anarchie dans la localisation...c'est malheureusement plutôt ce modèle qui se met en œuvre progressivement sous nos yeux et qui détruit les paysages.

- Anticiper et prévoir l'évolution des territoires

La fermeture d'une ligne se fait en général avec une problématique financière de court terme et une absence de visibilité de l'évolution des territoires alors que le rail est conçu pour structurer l'espace sur 50 ans voir plus. Ainsi avec le recul, on s'aperçoit que des mécanismes comme la périurbanisation ou l'essor démographique et touristique de nombreux territoires n'a jamais été anticipé. De nombreuses lignes ferroviaires fermées ou déclassées rendraient aujourd'hui d'immenses services à des territoires devenus très congestionnés (grandes villes, littoral..)

Eviter les difficultés ultérieures de réouverture

C'est aussi un aspect en général oublié dans la décision de la fermeture d'une ligne. Les normes de sécurité, d'accessibilité et environnementales se renforçant sans cesse (passages à niveau, périmètres SEVESO, PMR, bruit...), il devient de plus en plus coûteux, long et compliqué de rouvrir une ligne. Le coût de modernisation d'une ligne est d'environ 0,7M€/km mais le coût d'une réouverture ultérieure est d'environ 4M€/km (coût multiplié par 5).

De plus, une fois la ligne fermée, les populations s'installent n'importe où et celles installées à proximité de la voie ferrée n'acceptent pas toujours le retour du train (cf. collectif de riverains contre la réouverture du Haut-Bugey, Sathonay - Trévoux...). Il faut alors engager un combat politique difficile pour passer outre et faire prévaloir l'intérêt général.

***La réouverture des lignes Cannes-Grasse ou du Haut-Bugey font finalement office d'exception dans un océan de projets de réouverture qui n'arrivent pas à se concrétiser depuis 20 ans...***

- Prendre en considération les exemples étrangers

Globalement tous les pays européens ont fermé des lignes dans la période de ces 50 dernières années où les principes de la mobilité individuelle et de la voiture reine dominaient. Certains pays ont plus fermé de lignes que d'autres (la France) et certains pays ont très peu fermé de lignes (la Suisse). Néanmoins depuis 20 ans, la tendance est à la réouverture de lignes notamment en Allemagne, Espagne, Italie, Grande-Bretagne sous l'effet de la régionalisation, et de l'arrivée de nouveaux opérateurs plus souples et moins chers. Le pays le plus avancé dans le domaine des lignes secondaires reste la Suisse avec un réseau ferroviaire très maillé électrifié à 100%, des exploitants multiples et dynamiques, un cadencement à l'heure. Par exemple, il y a 5500 km de voies ferrées exploitées contre 2600 km en Rhône-Alpes pour une population et une superficie similaires. Ce pays a une stratégie d'investissements et de subventions globales qui prend en compte les grands projets (traversées alpines), l'amélioration des grands axes et des nœuds ferroviaires (Rail 2030) et la modernisation des petites lignes.

---

## Conclusion

---

*Le volume d'offre étant limité sur les petites lignes, la fermeture des quelques lignes secondaires aurait un impact financier limité au regard de l'économie globale des TER. En revanche, elle aurait des conséquences lourdes en termes d'aménagement du territoire et de préservation de l'avenir.*

Une politique volontaire et **alternative** au transfert sur route est possible. Le volontarisme passerait par :

- un diagnostic des potentialités et atouts de la ligne à court, moyen et long terme avec une approche multicritère ;
- un contrat d'axe avec les communes ou communautés de communes visant à renforcer la synergie transport / urbanisation ;
- un contrat avec RFF et l'Etat visant à régénérer la ligne avec une visibilité à 20 ans ;
- un contrat avec la SNCF visant à améliorer la productivité (polyvalence) permettant de passer à une offre de 5 à 6 AR / jour lorsque ce niveau d'offre n'est pas atteint ;
- des dispositifs de communication et d'information visant à valoriser le potentiel touristique de ces lignes.