

# 18 - Excellence française en matière de très grande vitesse ferroviaire : 10 km/h

Posté le : 14/03/2007

Par: R &amp; G. Claraco

Catégorie :

## Vers de nouveaux records

par Vincent Doumayrou



Le 8 mars, l'entité de gestion du réseau ferré français RFF a annoncé la fermeture au trafic ferroviaire de la ligne qui relie Saint-Chély d'Apcher (Lozère) à Neussargues (Cantal). La nouvelle a secoué l'opinion locale, bercée par les grandes phrases de ses élus sur la résurrection du mode ferroviaire, la nécessité de moyens de transport propres et du report modal vers le rail.

Il faut se rappeler qu'en février 2006, un déraillement de train de voyageur avait affecté cette ligne très mal entretenue, même si ce déraillement avait suscité un silence médiatique assourdissant. Avant la fermeture de la semaine dernière, les trains de marchandises ne pouvaient plus y dépasser la vitesse de... 10 km/h alors même que la SNCF, RFF et Alstom viennent de lancer le programme intitulé en toute sobriété *Excellence Française de la Très Grande Vitesse Ferroviaire*.

Cela me rappelle une phrase que je dis souvent à mes amis : en matière ferroviaire, l'arrogance est sans doute la denrée dont la France manque le moins.

Il est vrai qu'en service commercial, le TGV Est ne roulera qu'à 320 km/h, soit seulement 32 fois plus vite que les trains de notre pauvre voie ferrée à la veille de sa fermeture.

Trêve de plaisanterie car le sujet est grave : *jamais le syndrome cent fois évoqué de la SNCF à deux vitesses n'aura été aussi patent.*

Depuis quelques années, les acteurs du système ferroviaire sont désormais multiples, Etat, régions, gestionnaire de réseau RFF, exploitant ferroviaire SNCF, et dans le cas de notre fermeture ils vont sans doute se renvoyer la responsabilité. En fait, tous sont responsables à leur échelle :

- l'Etat a partagé le fardeau de la dette ferroviaire entre RFF et la SNCF, mais n'arbitre pas les conflits entre les deux, et leur demande d'être rentables, ce qui obère toute tentative globale de

régénération du réseau ;

- RFF a peu intérêt à maintenir à bout de bras un réseau classique qui ne lui procure aucune rentabilité ;

- par sa politique commerciale, la SNCF se replie sur un réseau squelettique, et la ligne du sud de Clermont-Ferrand en est une victime désignée. La SNCF s'est opposée aux projets qui visaient à en faire un axe de marchandises, et a supprimé le train de nuit Paris - Millau en 2003, alors que le train de nuit est la seule prestation qui efface le défaut du temps de parcours élevé ; en outre, elle oriente vers le TGV les flux les plus au sud (Béziers voire Millau) vers Paris et Lyon ;

- les Régions n'ont pas tenté de prendre le relais par une politique adaptée et se sont désintéressées de cet axe ;

- enfin, les pouvoirs publics ont financé au prix fort la construction de l'autoroute A75, parallèle à l'ancienne nationale 9, notamment le fameux viaduc de Millau, dérentabilisant de fait la ligne ferroviaire.

On note d'ailleurs que les fermetures, jusqu'ici, concernaient des lignes à vocation strictement régionale, soit des antennes de lignes en cul de sac, soit des liaisons régionales entre localités desservies par trains de grandes lignes.

Ici, la nouveauté est que la fermeture touche un axe parcouru par des trains de grandes lignes. Même si la fermeture reste temporaire, comme le jure la direction régionale de la SNCF, c'est quand même une première depuis bien longtemps.

En fait le plus probable est que les structures ferroviaires vont procéder à une rénovation a minima, une sorte de bricolage qui préserve l'effet d'affichage ("vous voyez, on n'a pas fermé la ligne") mais ne garantit en rien l'avenir au-delà de 4 ou 5 ans.

Mais que faut-il faire ? Certains préconisent des solutions techniques comme la désélectrification, qui permettrait, en réduisant les installations fixes, de réduire les coûts fixes.

Mais si on désélectrifie, cela signifie qu'on exploite désormais des trains à traction pétrolière. Comment expliquer à l'opinion que la voiture pollue trop, alors qu'on met en service des trains fonctionnant avec la même énergie fossile, celle-là même que l'on incrimine ? L'opinion publique a certes l'habitude des contradictions entre les déclarations de ses dirigeants et les actes des mêmes dirigeants, mais

n'y a-t-il pas des limites ?

En fait, cette approche nous paraît erronée, non seulement dans sa conclusion, mais dans son raisonnement même.

Ce type de réflexion sur la désélectrification est trop local (il envisage la ligne en soi, sans réflexion plus globale sur le réseau) et trop technique (il envisage la technique comme une fin en soi alors qu'elle n'est là que pour servir une politique).

Le problème réside dans la politique générale de la France : il faut mieux valoriser le réseau classique.

Il faudrait donc mener une politique de relance commerciale. La SNCF est ici en première ligne.

La SNCF se plaint de l'état de saturation des lignes de TGV, et des péages élevés qu'elle y verse à RFF. Dans ce cas, pourquoi ne pas relancer un train de nuit quotidien Paris - Béziers ? Outre un rôle évident d'aménagement du territoire, ce train serait une alternative commerciale au TGV pour les parcours de bout en bout. Il serait plus économique à exploiter, moins gourmand en énergie qu'un TGV.

Son rôle serait à la fois commercial et de service public.

Il faudrait aussi des trains de jour parcourant le trajet de bout en bout, mais mieux valorisé avec éventuellement des prestations touristiques en saison. La SNCF a fait table rase de tout cela à la fin des années 80.

Il faudrait aussi valoriser la vocation interrégionale de la ligne, qui permet des liaisons entre Clermont-Ferrand et la Méditerranée.

Enfin, il faudrait faire de cet axe un axe de transport de marchandises. Les rampes (montées) élevées ne favorisent pas le transport des marchandises mais ne sont pas rédhibitoires.

Enfin, l'Etat doit jouer son rôle et avancer les crédits pour une régénération globale de la ligne. Il peut aussi subventionner le service de trains Corail (cela se fait en Suède) comme le préconisait le rapport Barel en... 1995 (comme quoi le problème ne date pas d'hier).

Les Régions doivent accompagner ces efforts en mettant en service des TER attractifs, à même de concurrencer l'automobile.

Toute forfanterie mise en part, et pour conclure, je me permets de rappeler ce que [j'écrivais le 24 octobre dernier, dans le fil Réaction](#)

[au Communiqué SNCF, sur ce même site d'INTERMODALITE :](#)

*En réalité, dans 25 ans, si la politique actuelle se poursuit, la France sera dotée de 3.000 km de lignes à grande vitesse ; relier Rennes à Marseille, Paris à Toulouse, Bordeaux à Lille ou à Strasbourg, ne posera aucun problème et se fera à 350 km/h.*

*Mais pour relier Nantes à Rennes, Bordeaux à La Rochelle, Le Mans à Tours, il n'y aura plus aucun service ferroviaire.*

*La moitié du réseau aujourd'hui ouvert aux voyageurs aura fermé. En dehors de l'Île de France [et du TGV] le transport ferroviaire de voyageur se bornera à quelques grands corridors de trafic, comme Metz - Nancy ou Orléans - Tours.*

Or, la fermeture de la semaine dernière constitue un pas dans la direction du scénario de catastrophe ébauché ci-dessus. Et rien ne dit que nous ne soyons pas à la veille d'une grande vague de fermeture des lignes à petit et moyen trafic, comparable à celle de la fin des années 60. Et rien ne dit que nous ne soyons pas à la veille d'une grande vague de fermeture des lignes à petit et moyen trafic, comparable à celle de la fin des années 60.

Pour cette raison, au nom de toute l'équipe d'Intermodalité, j'exprime ma solidarité avec tous ceux, cheminots, citoyens, usagers, qui luttent pour le maintien du chemin de fer, et en particulier avec le Comité pluraliste de la ligne Béziers-Neussargues basé à Saint-Chély d'Apcher.

VD.