

Le réseau à son apogée : 55 000 km environ



Le plan Freycinet de 1878

Un plan très critiqué par la suite pour son surdimensionnement

MAIS un plan très **adapté aux besoins de l'époque**

espace rural très peuplé
activité économique très dispersée sur le territoire

ni autocar, ni camion, ni automobile

Une contraction rapide du réseau : 43 000 km en 1938

Exode rural

Défaillances commerciales des opérateurs
Coûts d'exploitation trop élevés

Concurrence de la route

Le réseau ferré aujourd'hui

Vieillessement du réseau classique

qui se poursuit malgré les travaux depuis 2005
4 000 km de ralentissements (+ 10 % par an)

Forte contraction depuis 1938

environ 30 000 km de lignes dont 2 000 km de LGV

Démaillage du réseau depuis 2010

Disparition de lignes interrégionale (Clermont-Limoges/Brive)

Villes enclavées : Montluçon (aire urbaine 80 000 habitants) devenu un cul-de-sac

Déserts ferroviaires : demain l'ensemble du Massif Central ?

L'avenir : quel réseau imaginer pour 2040 ?

Adapter le réseau aux évolutions de la démographie et des pratiques de déplacement
Assurer un aménagement équilibré du territoire (villes moyennes)

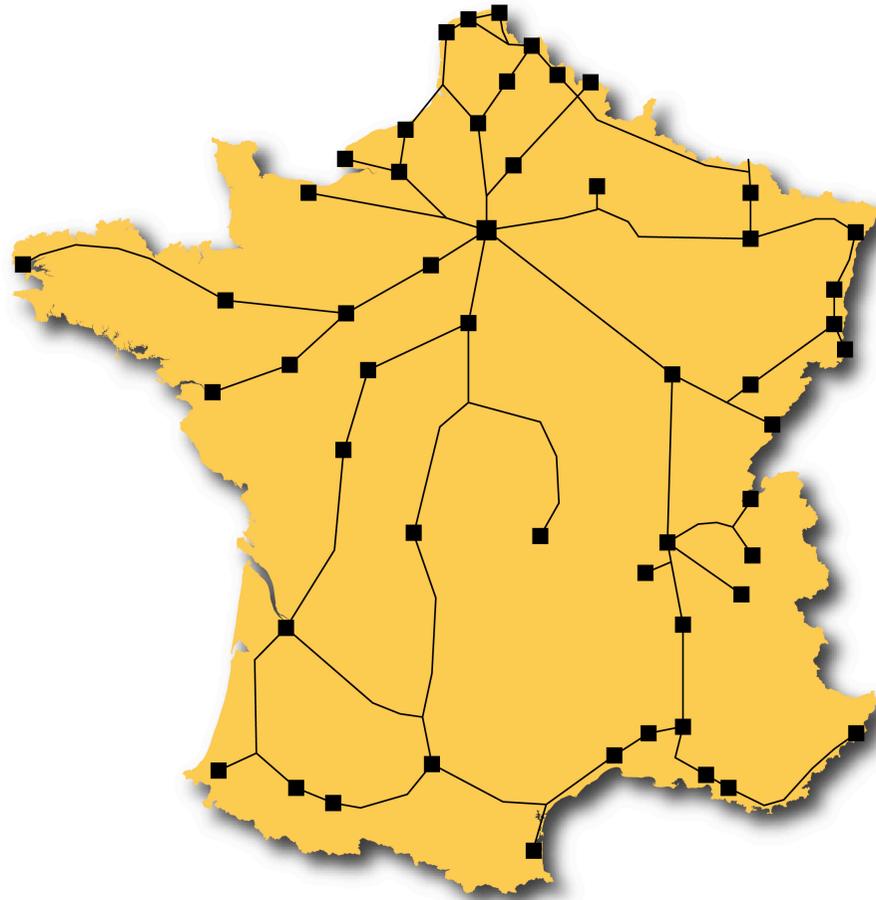
Ni retour au réseau Freycinet adapté à un passé révolu

Ni réseau noyau inadapté à l'avenir et ne répondant qu'à des préoccupations financières

Un réseau encore trop dense ? Contestable

Pays	Longueur réseau (km)	Population M hab	km par million hab	
France 2016	30 000	65	460	
Italie	20 000	61	328	
Gde Bretagne	17 000	64	265	
Allemagne	42 000	82	512	+ 11 % / France
Suisse 2016	5 000	8	625	+ 36 % / France

Un réseau noyau ? (ministère des transports, 1970 ; Guillaumat)



réseau essentiellement radial, desserte des seules métropoles

Quels moyens financiers ?

**Scénario 1 : rationnel si les possibilités de financement restent limitées
gérer intelligemment la pénurie**

- = recentrer le réseau sur les axes où les trafics potentiels sont massifs
déplacements pendulaires vers les métropoles
relations TGV et Intercités entre Paris et les métropoles de province
- moderniser les lignes et les gares les plus utilisées
- fermer toutes les lignes dégradées et peu fréquentées (UIC 7 à 9)
- abandonner le fret ferroviaire « obsolète »

**Mais ce scénario ne permet pas de répondre aux besoins futurs
Un scénario 2 plus ambitieux est indispensable**

Une ambition nécessaire (rail et TCU) : voir grand pour préparer l'avenir

- Croissance démographique : 15 % d'ici 2060 (INSEE)
 - + concentration dans les grandes agglomérations, Paris et sud de la France (+ 25 %)
 - + Vieillesse de la population
- Dispersion des familles (divorces, études supérieures), éclatement du marché du travail
- Changements culturels chez les citadins (ex 30 km/h) et chez les jeunes (smartphone >> voiture)
- Paupérisation d'une partie de la population (chômeurs, jeunes)
- Dépendance pétrolière : le prix du baril remontera un jour...
- Aménagement du territoire (zones périurbaines et villes moyennes)
 - + étalement urbain diffus à structurer
- Congestion des voiries urbaines qui s'aggrave
- Saturation des voies ferrées (Ile-de-France, Lyon)
- Insécurité routière, pollution de l'air, bruit
- Changement climatique qui s'accélère

Comment financer pour répondre à tous ces défis ?

Elimination des gaspillages tous modes (canal Seine Nord, NDDL, A 45, LGV Poitiers-Limoges...)

Route : entretien raisonnable sans augmentation de capacité

Emprunts : taux actuels très bas

Jacques Gounon : « l'argent est gratuit, donc on peut investir. Le raisonnement "dette à court terme" est une erreur, l'Etat doit se placer sur le très long terme »

Fiscalité écologique = simple, efficace (exemple suisse), LEGITIME

1 centime sur le litre de carburant automobile = 600 millions **PAR AN**, 6 milliards sur 10 ans
coûts externes route et avion

S. Royal : « sans douleur » (bas prix du pétrole)

Ph. Duron : « nous avons les outils pour une politique ambitieuse d'infrastructures de transport »

Alain Vidalies, Philippe Richert

Cercle vertueux

- source de financement du rail
- incitation aux transferts de trafic sur le rail

Le réseau 2040 selon la FNAUT

Aucune vision à long terme de l'Etat ou de SNCF Réseau

Rénovation du réseau classique : la priorité quels que soient les financements disponibles

Sauver les lignes existantes : des investissements modestes
Suppression des zones de ralentissements

Modernisation du réseau classique

Signalisation, points de croisement (voies uniques)
Capacité des gares
Accélération des trains (Gérard Mathieu, mai 2016)

Consistance du réseau classique

Quelques réouvertures de lignes périurbaines

Lyon-Trévoux

Rétablissement de liaisons interrégionales

Nantes (800 000 habitants) - Poitiers (250 000 habitants)

Achèvement du réseau des LGV

Ne pas tout rejeter, raisonner au cas par cas (Poitiers-Limoges, GPSO)

Éliminer les gares nouvelles déconnectées du réseau classique (Nîmes, Montpellier)

Réseau final : 2000 km + 800 km + 1 200 km = 4 000 km

Rien d'extravagant : réseau autoroutier = 12 000 km + nombreux projets

Financement par l'État (ne pas pénaliser le réseau existant)

Fret

Lyon-Turin + CFAL + autoroutes ferroviaires + lignes capillaires

Conclusion

1. L'investissement ferroviaire relève de l'aménagement du territoire
Il ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques
2. On admet à tort que le financement du réseau ferré ne peut être augmenté
ce qui induit une politique malthusienne
3. Il est encore temps de réorienter la politique d'investissement ferroviaire
Sinon on constatera les erreurs en 2040 et on reviendra au rail à un coût bien plus élevé

Ne pas oublier la leçon du tramway, laissé à l'abandon
50 ans plus tard, on a reconstruit des tramways dans 25 agglomérations françaises

Un réseau trop dense ?

France 1920	55 000 km	550 000 km ²	1km / 10 km ²	40 M hab	73 hab/km ²	km/M hab
France 1937	42 700 km		0,8			
France 2016	30 000 km		0,55	65	118	460
Allemagne 2016	42 000 km	360 000 km ²	1,2	82	230	512
Italie 2016	20 000 km	300 000 km ²	0,7	61	200	328
Espagne 2016	15 000 km	505 000 km ²	0,3	46	90	326
Gr Bretagne 2016	17 000 km	230 000 km ²	0,7	64	280	265
Rhône-Alpes	2 700 km	44 000 km ²	0,6	6	136	450
Suisse 2016	5 000 km	41 000 km ²	1,2	8	195	625

2011

