

Les liaisons ferroviaires interrégionales et transfrontalières : manque de dessertes et risques de démembrement ferroviaire



Un TER Reims-
Dijon à
Chaumont : un
AR/jour,
Chaumont est
pourtant un
carrefour
ferroviaire...

Méthodologie de l'étude

L'étude a été réalisée au cours de l'année 2019 par Monsieur Dominique ROMANN (FNAUT Pays de la Loire) et des correspondants des FNAUT régionales.

Elle porte sur le maillage et les dessertes des lignes à cheval sur :

- deux régions : interrégionales,
- deux états : transfrontalières.

Elle ne porte pas sur les liaisons entre l'Ile-de-France et les régions limitrophes qui ne sont pas menacées puisqu'elles assurent un important trafic pendulaire.

Toutes les liaisons ont été examinées (voir rapport) ; si la qualité du diagnostic et des propositions est variable en fonction des informations disponibles, cette « revue » a permis de dégager des constantes.

Contexte de l'étude

Le réseau ferré français a connu récemment plusieurs évolutions structurelles importantes :

- la régionalisation, depuis 2002, a sauvé une partie du réseau TER et favorisé l'accès au transport public.
- le développement des LGV a amené une nouvelle clientèle au TER via les correspondances (20 % des usagers du TGV utilisent un TER au cours de leur déplacement) ;
- mais les investissements se sont faits au profit des LGV et surtout du réseau autoroutier, dont le maillage est aujourd'hui très étoffé et qui concurrence fortement le rail ;
- le choix des investissements s'est fait séparément pour les différents modes de transport, sans vision d'ensemble et sans comparatif des possibilités de réponse des modes par axe.

Contexte de l'étude

La situation des « petites lignes » :

- SNCF Réseau, qui donne la priorité à la maintenance des voies principales les plus circulées, se mobilise peu pour les lignes secondaires, notamment les « petites lignes » classées UIC 7 à 9 : vieillissement des installations, ralentissements, perte de fiabilité et d'attractivité, faible desserte, diminution du nombre de voyageurs et équation recettes/fonctionnement de plus en plus dégradée.
- SNCF Mobilités n'a pas le fonctionnement le plus adapté pour faire venir les usagers sur les petites lignes : charges élevées, faible mutualisation des tâches, recherche de la dépense minimum plus que du meilleur équilibre recettes dépenses, etc...
- la LOM permet le transfert de gestion de SNCF Réseau à des AO sous certaines conditions ;
- certaines petites lignes peuvent faire l'objet d'un transfert de propriété si elles sont séparées du RFN ou n'ont plus de trafic voyageurs depuis plus de 5 ans.

Constat des difficultés

Les difficultés sont de plusieurs ordres :

- de nombreuses liaisons interrégionales (près de 1500 km) **sont en danger**, en particulier, mais pas seulement dans les zones montagneuses. La maintenance des lignes ou sections de lignes situées à cheval sur les frontières régionales n'est pas simple à financer (étoile de Veynes, Châteaubriant - Retiers (-Rennes), Eygurande - Laqueuille, la Roche-sur-Yon la Rochelle, etc....) ;
- la **fréquence des services assurés sur ces sections est souvent plus faible** que sur le reste du réseau. En effet les Régions, aux moyens trop limités, privilégient la desserte de leur territoire, au détriment des relations avec les régions voisines. On trouve même des liaisons avec un seul AR/jour, empêchant tout déplacement journalier avec AR (Reims - Dijon, la Roche-sur-Yon - Saumur).
- **Tronçonnage des liaisons**. Parfois, le service interrégional n'est pas assuré, car les Régions limitent leurs offres à la ville « frontière » (où les correspondances sont mal assurées), c'est par exemple le cas des lignes Amiens - Reims par Laon. ou Rennes - Nantes par Châteaubriant, complémentaire de la liaison directe par Redon.

Constat de quelques difficultés

Les difficultés sont de plusieurs ordres :

- les gouvernances régionales dont dépendent les lignes interrégionales posent problème quand une ligne ou section de ligne est considérée comme de moindre intérêt par l'une des Régions partenaires. Les contrats opérationnels de mobilité institués par la LOM permettront-ils de remédier à l'absence de structure de concertation pour maintenir une cohérence minimale du réseau ?
- le transfert aux Régions de 18 des 24 lignes dites « d'équilibre du territoire » n'a pas amené, sauf quelques rares exceptions, de renforcement des dessertes, et a même parfois abouti à une dégradation (Caen - le Mans - Tours)
- la commercialisation de SNCF Mobilités favorise les trajets TGV. Les Régions ont chacune leur instruments de commercialisation, mais ne devraient –elles pas se coordonner pour promouvoir leurs lignes ? Comment ressusciter un réseau interrégional maillé aux dessertes cohérentes ?

L'aménagement du territoire et l'environnement délaissés

Au moins 3000 km de sections de lignes interrégionales, soit plus de 10 % du réseau, sont actuellement sous-utilisés et donc menacés : Epinal - Lure, Livron – Die - Aspres, Folligny-Avranches, Thouars – Bressuire - Chantonnay, Guéret - Montluçon...

Cette situation traduit le manque de moyens pour le rail, pourtant le mode de transport le plus à même de répondre aux défis actuels - sociaux, énergétiques, climatiques.

Si l'État s'engage parfois à financer quelques lignes secondaires, en fonction des pressions locales, l'urgence climatique n'a que peu modifié la politique des transports.

Les lignes transfrontalières

Des lignes sont coupées ou sans circulation du fait des priorités des États, qui se mobilisent d'abord sur les liaisons entre métropoles. De nouvelles coupures sont à craindre, par exemple la ligne Nice-Turin.

L'exploitation des liaisons transfrontalières se heurte aussi à la défense des pré-carrés des opérateurs historiques (en particulier français) : absence de promotion, faible qualité du service, mauvais référencement dans les moteurs de recherche, correspondances non assurées, volonté de ne pas concurrencer les liaisons entre métropoles.

Les lignes transfrontalières

Les offres satisfaisantes restent l'exception.

Confer le fiasco récent de Belfort - Delle, où l'investissement est gaspillé, en bonne part du fait d'une exploitation tronçonnée et mal conçue, en cours de réexamen ?

Cependant les dessertes s'améliorent au bénéfice des navetteurs transfrontaliers autour des pôles d'emploi et de services (Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Genève). Ceci est favorisé par le fait que les pays étrangers concernés sont actifs en faveur du rail : on vient de le vérifier avec l'ouverture de la liaison Genève-Annemasse (CEVA).

Des « exemples » de fermetures

Des lignes interrégionales ont déjà été fermées :

- Ussel-Laqueuille, fermée en 2014, d'où l'interruption des liaisons Bordeaux-Brive-Clermont et Limoges-Clermont ;
- (Nancy-) - Pont-Saint-Vincent - Merrey (111 km), fermée fin 2016, d'où l'interruption des liaisons Nancy - Culmont-Chalindrey-Dijon par Vittel et Contrexéville (il existe un autre itinéraire Nancy- Dijon, plus long, par Toul et Neufchâteau) ;
- Saint-Claude - Oyonnax, fermée en 2017.

Ces fermetures sont intervenues au coup par coup, indépendamment les unes des autres, sans vision globale du réseau ferré.

Quelques exemples de lignes étudiées

Normandie et Hauts de France

Rouen-Amiens-Lille : la ligne est moderne et électrifiée, mais la SNCF pousse une partie des voyageurs à faire le détour par Paris... plus long (3h30 contre 2h42 avec un changement de gare à Paris) et deux fois plus cher.

La fréquence des dessertes est insuffisante, les horaires sont mal conçus (le dernier départ de Lille a lieu à 17 h ; le vendredi soir, de nombreux étudiants rentrent à Rouen en voiture). Une entente entre les Régions permettrait d'avoir 5 à 6 liaisons Rouen-Amiens-Lille sans changement à Amiens.

Quelques exemples de lignes étudiées

Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté

- Culmont-Chalindrey - Dijon : cette section est utilisée par du trafic fret (corridor européen n° 2 Mer-du-Nord - Méditerranée), qui est loin de saturer la ligne. Le nœud ferroviaire de Culmont, alimenté par les lignes affluentes venant de Reims, Troyes, Nancy et Dijon doit être mieux valorisé par les Régions Grand Est et Bourgogne - Franche-Comté.
- Epinal-Belfort : une réhabilitation complète de la ligne est nécessaire après les travaux d'urgence prévus, tout comme le renforcement de la desserte et la prolongation des TER Epinal-Belfort jusqu'à la gare TGV de Belfort-Montbéliard TGV, en correspondance avec les TGV circulant sur la LGV Rhin-Rhône.

Quelques exemples de lignes abordées

Parmi les lignes transfrontalières étudiées :

Dunkerque-Gand ; Saint-Quentin - Mons ; Charleville - Namur ; Metz - Trèves ; Haguenau - Rastatt ; Colmar - Freiburg ; Besançon - la Chaux-de-Fonds ; Nice - Turin ; Marseille - Gênes ; Toulouse - Latour-de-Carol - Barcelone ; Pau - Saragosse ; Bayonne - Irun.

Le déblocage de ces opérations dépend uniquement de la volonté des associations et collectivités locales, qui peuvent arriver à mobiliser des crédits publics locaux et européens. Il ne résulte pas d'une programmation inter-états ou européenne (sauf en cas de ligne à grande vitesse).

Quelques pistes d'action et exemples

C'est finalement toute la politique des transports qui doit être réexaminée si l'on veut vraiment relancer les lignes interrégionales et les lignes transfrontalières.

La fiscalité du secteur des transports doit être revue pour supprimer les aides aux modes polluants, à taxer au profit des modes peu polluants. L'autoroute A 75 parallèle à la ligne des Causses est d'accès gratuit, y compris pour les usagers non riverains qui ne participent pas au développement local. (cf. aussi l'autoroute A 20)

L'argent public doit servir à rendre cohérentes les politiques des transports et de l'environnement et ne pas faire du développement durable à l'envers :

- Pourquoi construire l'autoroute A 412 Machilly - Thonon, concurrente d'une voie ferrée récemment renforcée, alors qu'on a besoin de financement pour remettre en service la voie ferrée transfrontalière Thonon – Saint-Gingolph ?
- Pourquoi la RCEA continue t'elle à être modernisée alors que le dernier tronçon ferroviaire de la VFCEA Nevers Chagny attend toujours son électrification ?

Quelques pistes d'action

Passer du simple calcul économique au bilan global intégrant les coûts externes, pour le choix des investissements et des aides au fonctionnement des différents modes de transport.

Appliquer des schémas directeurs d'axes tous modes confondus, respectant les objectifs de baisse de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre, à obtenir en particulier en faisant évoluer les parts modales.

Financer avec des moyens supplémentaires les tronçons interrégionaux

Attribuer des moyens financiers aux Régions pour qu'elles puissent assurer des fréquences attractives sur les lignes interrégionales.

Quelques pistes d'action

Définir un réseau ferré d'intérêt national. L'Etat (avec l'appui des pays voisins, de l'UE pour les lignes transfrontalières) doit prendre en charge la responsabilité d'un service de base maillant le territoire.

Mieux utiliser les infrastructures existantes. Arrêter d'investir en suivant la demande et en augmentant sur un axe les capacités de tous les modes.

Décentraliser et appuyer les mobilisations locales (et pas seulement celle des milieux économiques) : l'action des Régions et des associations est déterminante dans l'avancement des dossiers.

Il faut favoriser une implication plus directe des habitants et des usagers dans la détermination des investissements. L'exemple suisse montre que la consultation des habitants aboutit à un bien meilleur compromis entre mobilité et environnement.