

Les quatre voies à l'étude pour la relance du rail

L'effort porterait sur le fret, les nouvelles lignes, les trains de nuit et la sauvegarde des dessertes régionales

Le ferroviaire sera-t-il la locomotive de la reprise? Il reste une semaine avant que le premier ministre, Jean Castex, ne dévoile, mardi 25 août, les grands axes du projet de relance de l'économie française. L'objectif du dispositif est de faire repartir la machine France enravée par l'épidémie de Covid-19. Mais la tonalité devrait être fortement environnementale, dans la continuité du plan de relance européen et des propositions de la convention citoyenne pour le climat rendues publiques le 21 juin.

Logiquement, le transport ferroviaire, peu émetteur de carbone, devrait se voir réserver une place de choix dans ce projet. Le président Emmanuel Macron et le premier ministre ont, à plusieurs reprises, évoqué durant l'été cette priorité.

Sur tous les volets de ce plan, on peut même voir un changement de doctrine. Jusqu'ici, sous l'ère Macron, le principe était : on ne se disperse plus dans des projets ferroviaires coûteux, on améliore l'existant qui avait été trop négligé. Le plan de relance pourrait être l'occasion d'inflexions majeures de ce principe. Reste à décider des derniers arbitrages et à définir une enveloppe financière dont les contours devraient donc être dévoilés le 25 août.

En attendant les interférences de Bercy, les services du ministère des transports bûchent sur quatre axes principaux de développement qui devraient bénéficier d'un effort public particulier : le fret ferroviaire, le lancement de nouvelles lignes, les trains de nuit et la sauvegarde des petites lignes régionales.

Sortir le fret du marasme Le transport de marchandises par train a été décrié, fin juillet, par M. Castex « première étape dans la reconquête ferroviaire ». Le chef du gouvernement a alors annoncé, lors d'une visite de terrain, la gratuité des péages payés à SNCF Réseau par les opérateurs de fret ferroviaire en 2020 et leur division par deux en 2021, soit une « aide » publique de 126 millions d'euros sur deux ans.

Dans l'entourage du ministre des transports, Jean-Baptiste Djebbari, on assure que cet effort s'accompagnera d'un volet investissements pour une amélioration du réseau, une modernisation des terminaux et des outils (wagons connectés, autoroute ferroviaire) assortis d'une amélioration de l'organisation permettant d'offrir aux opérateurs

des créneaux de passage (des sillons, dans le jargon cheminot) de meilleure qualité qu'aujourd'hui. Le but : doubler la part du transport ferroviaire de marchandises en France en la faisant passer de 9 % à 18 % (Suisse, Autriche et Allemagne étant plutôt autour de 30 %).

Combien l'Etat sera-t-il prêt à investir dans un secteur tellement sinistré que beaucoup d'experts prédisent une faillite de la filiale fret de la SNCF?

Selon l'alliance 4F des entreprises du fret ferroviaire, les besoins totaux de modernisation atteignent les 14 milliards d'euros, dont 11 milliards pour le seul ré-

Les contours de l'enveloppe financière devraient être dévoilés le 25 août

seau. De quoi faire s'étrangler Bercy, qui est en train de reprendre 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau et qui voit « engloutis » chaque année 12 milliards d'argent public dans le système ferroviaire.

Plus de tabou sur les nouvelles lignes « C'est la fin de la pause », glisse-t-on au ministère des transports. Entendez la pause de la construction de nouvelles lignes à grande vitesse décrétée en 2017 par le président Macron juste après l'inauguration des lignes Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes. C'est Jean Castex qui, d'une certaine manière, a levé le tabou en affirmant, début juillet, qu'il était pour une accélération du vieux projet de ligne mixte grande vitesse-fret entre Montpellier et Perpignan.

Outre cette infrastructure, il serait question de donner d'abord un coup de pouce aux lignes nouvelles Provence-Côte d'Azur, Paris-Normandie, et à la plus modeste liaison Roissy-Picardie.

« Sur le pourtour méditerranéen et vers la Normandie, les créations de lignes se justifient pleinement, estime Philippe Duron, président du conseil d'orientation des infrastructures. Le réseau y est vieillissant, les circulations de tous types s'additionnent et saturent l'infrastructure. » Le coût cumulé de leur construction approche tout de même les 30 milliards d'euros.

Ressusciter les trains de nuit Grands oubliés des années 2000 et 2010, les trains de nuit ont été remis au goût du jour en France ces temps derniers par la convention citoyenne pour le climat, relayée par le président, Emmanuel Macron. L'idée est de trouver des alternatives ferroviaires à l'avion autres que le TGV. L'Autriche en a fait un axe de sa politique du train avec succès.

En France, des années d'abandon de ces dessertes rendent leur relance compliquée : les industriels Bombardier et Alstom ne produisent plus de matériel neuf,

et la circulation de nuit peut être entravée par des chantiers. L'une des deux seules lignes de nuit encore en activité (Paris-Briançon) sera bloquée six mois en 2021 par des travaux sur la voie. Ces difficultés sont, par ailleurs, exacerbées par le nouveau coronavirus : les opérateurs alternatifs à la SNCF – Thello sur Paris-Venise et Flixtain sur Paris-Nice – ont de ce fait jeté l'éponge. « Il est préférable de raisonner à l'échelle européenne, explique M. Duron, et de développer des liaisons Paris-Berlin ou Paris-Vienne plutôt que les seules lignes françaises. »

En attendant, Jean-Baptiste Djebbari a annoncé pour 2022 le retour des Paris-Nice et Paris-Tarbes de nuit et un nouvel opérateur, Railcoop, envisage de proposer des Bordeaux-Lyon nocturnes.

Maintenir les petites lignes Dernier point saillant de la réforme ferroviaire : la question du maintien des 9 000 kilomètres

de petites lignes régionales, souvent menacées de disparition faute d'entretien.

Le sujet avait déjà été partiellement traité au mois de février par le gouvernement, qui avait alors défini une stratégie : les 1 500 kilomètres les plus utilisés sont réintégrés dans le giron de l'Etat, les trois quarts voient leur gestion partagée entre l'Etat et les régions, et environ 1 000 kilomètres sont laissés aux régions, avec un risque de suppression mais aussi la possibilité d'innover (trains légers). Sur ce modèle, deux régions se sont entendues avec l'Etat : Grand-Est et Centre-Val de Loire.

« Le plan de relance sera l'occasion de dévoiler l'implication de nouvelles régions », explique-t-on au ministère des transports. Combien l'Etat est prêt à injecter d'argent dans la sauvegarde des petites lignes reste un point crucial. Les conserver toutes a un coût : 6,4 milliards d'euros. ■

ÉRIC BÉZIAT

« Avant de relancer le ferroviaire, commençons par le sauver »

Pour l'économiste Yves Crozet, il faut d'abord compenser les pertes de 3 à 5 milliards d'euros subies par la SNCF cette année avec le Covid

ENTRETIEN

Professeur émérite à Sciences Po Lyon, Yves Crozet est un économiste, chercheur au Laboratoire aménagement économie transports (LAET) qu'il a dirigé de 1997 à 2007. Il conseille, sur les sujets de mobilité, la région Ile-de-France, la SNCF et le Comité national routier. Il analyse pour *Le Monde* les pistes d'un potentiel plan de relance ferroviaire.

A l'approche du plan de relance, on se remet à envisager de construire des lignes ferroviaires nouvelles. Que pensez-vous de ce revirement ?

Edifier des lignes nouvelles à grande vitesse, cela veut dire dépenser 25 millions d'euros par

kilomètre de voie. C'est ce qu'a coûté la LGV Tours-Bordeaux [8 milliards d'euros pour 300 kilomètres]. Et encore, il y avait peu de tunnels à construire. Une nouvelle ligne Marseille-Nice reviendrait plutôt à 15 milliards d'euros compte tenu de la géographie. C'est d'ailleurs à cause de ce coût exorbitant qu'on ne l'a pas faite.

Mais on sent bien qu'on entre dans une période électorale, celle durant laquelle on peut avoir intérêt à reparler grands projets, grands chantiers comme les constructions de nouvelles lignes à grande vitesse. Alors qu'on est quand même un peu dans le rêve. Dans la réalité, le Covid est en train de tuer le TGV, de tuer Eurostar, dont la fréquentation est en dessous du seuil de rentabilité. Dans la réalité, l'ensemble des

transports collectifs est en danger et l'urgence est d'éviter leur descente aux enfers.

Comment procéder ?

Avant de parler de plan de relance, commençons par parler de plan de sauvetage ! La première chose à faire c'est de compenser les pertes de 3 milliards à 5 milliards qu'aura subies la SNCF cette année avec la crise du Covid. SNCF Réseau [l'entreprise gestionnaire des voies et des gares du réseau ferré national] n'a même pas les moyens humains et financiers de dépenser les 3,6 milliards d'euros qui ont été promis par le gouvernement précédent et qui sont prévus chaque année pendant dix ans pour remettre notre réseau vieillissant à niveau.

Quitte à relancer par la dépense

publique en cette période où il sera difficile de stimuler une consommation de ménages forcés à épargner par les circonstances, autant le faire à travers des investissements stratégiques. En matière ferroviaire, il faut absolument commencer par la désaturation des nœuds ferroviaires, ces enchevêtrements de voies à

« Il faut démarrer par la désaturation des nœuds ferroviaires à l'abord des métropoles »

l'abord des métropoles françaises : Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse, les grandes gares parisiennes... Que vous vouliez améliorer le trafic des trains du quotidien ou créer une nouvelle ligne, il faut commencer par désaturer les gares. Cela fait d'ailleurs partie des travaux prioritaires prévus par SNCF Réseau. Il est donc essentiel, de retrouver notre capacité financière de régénération ferroviaire.

Cette relance n'est elle pas logique si on veut lutter contre les émissions de CO₂ et le réchauffement climatique ?

Oui et c'est conforme aux suggestions de la convention citoyenne pour le climat. Le risque, c'est qu'on soit davantage dans l'incantation que dans une politi-

que efficace. Le risque, c'est qu'on se contente de lancer quelques appels d'offres pour un service de trains de nuit sur une poignée de lignes ou pour une ou deux liaisons de ferroutage entre les ports du nord-ouest et la Méditerranée ou le Pays basque.

De plus, il faut parfois reconnaître que le ferroviaire n'est pas la solution à tout lorsque les trafics sont structurellement faibles. Y compris en matière d'émission de carbone. Et puis le bilan économique peut être sans appel. Au moment où la liaison Bordeaux-Lyon a fermé, on s'est rendu compte qu'elle coûtait 275 euros par passager et par jour. Même un opérateur moins cher que la SNCF aurait du mal à en faire une ligne au coût d'exploitation raisonnable. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR É. BÉ.