

Grand remue-ménages pour sauver les petites lignes SNCF

L'idée de faire rouler des cars sur les emprises des petites lignes ferroviaires menacées de fermeture fait son chemin. Le préfet Philizot doit rendre ses préconisations au gouvernement en mars.

Par Éric Béziat. Publié le 25 février 2019 à 06h40, mis à jour à 06h49



Le nouveau terminus de la liaison entre Carcassonne et Quillan (Aude), le 28 août 2018.

Autocars sur voie ferrée, trains sur bitume, métros ruraux, navettes autonomes pour remplacer le TER... Au sein des instances dirigeantes du pays, le grand remue-ménages a commencé pour sauver les petites lignes ferroviaires du pays.

Car certaines d'entre-elles sont au bord de la fermeture. Ces « *lignes de desserte fine du territoire* » – c'est leur nom politiquement correct – constituent un réseau de 9 137 kilomètres de veines d'acier qui ont fait l'histoire de la mobilité française et irriguent

encore aujourd'hui le pays profond.

Or ces voies ferrées de proximité desservent de plus en plus mal la France des territoires. La moitié d'entre elles, soit 4 500 kilomètres, subit des ralentissements pour des raisons de sécurité, signe que l'infrastructure est fortement dégradée.

La fréquentation y est souvent faible : 39 % de ces lignes ferroviaires voient passer moins de dix trains par jour. Des experts du ministère des transports ont même calculé que sur les lignes fréquentées par moins de 200 passagers par jour, il reviendrait moins cher de payer le taxi aux usagers que de conserver une desserte ferroviaire.

Curieusement, cette fragilité des petites lignes n'a pas, jusqu'à récemment, été présentée officiellement comme une urgence majeure. Mise de côté lors de la réforme ferroviaire, la question de la fermeture des petites lignes est le plus souvent évacuée comme un non-sujet lorsqu'elle est abordée en public par les dirigeants de la SNCF. « *Je veux tordre le cou à une idée reçue : nous ne fermons pas de petites lignes* », disait Guillaume Pepy, le président de la SNCF, lors d'un colloque sur les gares le 11 février. « *Il n'y a pas de plan pour fermer les petites lignes* », jure-t-on par ailleurs au ministère des transports.

Mobilisation générale

Pas de plan, certes, mais on dénombre une trentaine de lignes fermées au fil de l'eau depuis 2010. Et le phénomène pourrait s'accélérer. De l'aveu même de SNCF Réseau, le gestionnaire du réseau ferroviaire, à partir de 2020, il va manquer 500 millions d'euros par an pour le remettre complètement à niveau. « *Si rien n'est fait, l'ensemble des petites lignes aujourd'hui ralenties sont menacées, soit 15 % du réseau ferré national* », s'alarme un parlementaire.

Place donc à la mobilisation générale. Elisabeth Borne, la ministre des transports, a chargé, le 11 janvier, un préfet, François Philizot, de mener un diagnostic complet de l'état des petites lignes et de proposer des solutions au cas par cas pour empêcher leur fermeture. Unanimement respecté pour sa connaissance fine des territoires, M. Philizot doit remettre ses préconisations en mars.

Certains n'ont pas attendu les conclusions du rapport Philizot pour avoir des idées. Le député (La République en marche) de Haute-Vienne Jean-Baptiste Djebbari propose d'étudier des « *options alternatives comme le train léger ou le car en site propre quand les lignes TER sont déjà arrêtées ou ne sont pas maintenues de façon satisfaisante* ». On pourrait ôter les rails de lignes déjà fermées (ou tout près de l'être), poser un macadam et

faire circuler des autocars à haute fréquence. M. Djebbari voit ici l'occasion de préserver le service à un coût jusqu'à dix fois inférieur au maintien d'une infrastructure ferroviaire classique.

Au ministère des transports, on regarde, intrigué et intéressé, ce type de proposition. C'est aussi le cas du côté des régions, chargées du financement. « *On commence à voir poindre des alternatives de ce genre : des rails sur bitume [bien moins cher que le ballast], des trains sur pneus, des navettes autonomes utilisant l'emprise ferroviaire... détaille-t-on chez Régions de France, association représentant les intérêts des treize conseils régionaux métropolitains. Ce qui est sûr, c'est que si la SNCF continue à traiter toutes les petites lignes de la même manière avec les référentiels techniques généraux d'autrefois, les régions ne pourront pas suivre.* »

Métro à la campagne

A la SNCF, précisément, on l'a bien compris. SNCF Réseau a présenté aux régions un « *kit de bonnes pratiques* » pour faire baisser le coût des petites lignes. Il peut être ainsi avantageux de rénover une voie sur deux, plutôt que deux, lorsque le niveau d'exploitation supporte la voie unique. Par ailleurs, isoler une ligne des autres circulations ferroviaires permet de se passer d'une grande partie de la signalisation, le train fonctionnant alors comme une sorte de métro à la campagne, roulant en vase clos sur une infrastructure propre.

Mais, dans les régions, on commence à réfléchir à se passer de la SNCF. L'Occitanie et le Grand-Est, par exemple, réclament de gérer à la place du groupe public plusieurs chantiers ferroviaires. Et puis il y a l'arrivée potentielle, d'ici trois ans, de la concurrence dans les trains régionaux. Pour les partisans de la compétition dans le rail, l'arrivée d'opérateurs alternatifs moins chers peut être la panacée pour sauver les petites lignes.

« *Il faut pour cela que l'ouverture du marché laisse des marges de manœuvre aux nouveaux entrants, explique un bon connaisseur du système allemand. Si on exploite les trains aux prix pratiqués en Allemagne, on peut dégager 1 milliard d'euros d'économies par an sur les trains régionaux, bien plus que les 500 millions d'euros manquants pour rénover les petites lignes.* »

Certaines régions ont d'ailleurs décidé d'utiliser l'ouverture à la concurrence pour revitaliser des lignes aujourd'hui fermées et pour lesquelles le nouvel opérateur sera aussi chargé d'une partie de la gestion de l'infrastructure. « *Nous allons ouvrir à la concurrence deux lignes : Nancy-Vittel et Epinal-Saint-Dié-Strasbourg* », déclare au *Monde* le président (Les Républicains) de la région Grand-Est, Jean Rottner ; deux dessertes sur lesquelles les circulations ferroviaires sont aujourd'hui interrompues.