

« Les petites lignes ferroviaires accompagnent l'évolution du pays profond »



Le Monde –

21.07.2021

Trains de nuit, petites lignes, coopérative ferroviaire... La crise environnementale est-elle en train de réinventer le rail ? Levier historique de développement, le train est aussi un puissant vecteur d'imaginaires. Dans la série <https://www.lemonde.fr/le-train-en-marche/>, six personnalités racontent leurs passions ferroviaires, les (r)évolutions du chemin de fer, les enjeux géopolitiques qui traversent son histoire et les valeurs dont il est porteur.

Entretien « Un train d'avance » (3|6). Il fut un temps, avant 1914, où la France comptait plus de 30 000 kilomètres de petites lignes. Grand connaisseur de l'histoire du rail, François Philizot se souvient de ce « chevelu » très dense qui quadrillait le pays. Et explique comment prolonger cette aventure française.

Il est le compagnon idéal pour un voyage dans l'histoire, l'économie et la géographie des petites lignes ferroviaires. François Philizot, préfet passé par sept départements au cours de sa carrière et grand connaisseur de la France du rail, continue, à 63 ans, de scruter les petites lignes du pays depuis son minuscule bureau de la Défense (Hauts-de-Seine). Il avait livré, en 2020, une étude très attendue sur le sujet, mais finalement jamais publiée, tant le thème est explosif depuis qu'un précédent [rapport, signé Jean-Cyril Spinetta](#), avait suggéré en 2018 de fermer les dessertes les moins rentables. François Philizot a accepté d'évoquer pour *Le Monde* cette aventure française. Balade érudite dans ces tortillards qui sillonnent le pays depuis près d'un siècle et demi.

D'où vient ce terme de petites lignes ?

Il existe depuis longtemps. La petite ligne est très liée à l'histoire de la diffusion du chemin de fer à la fin du XIX^e siècle. Le réseau français s'est d'abord construit à partir de la monarchie de Juillet, par le lancement des lignes principales, avec les premières grandes villes atteintes dès 1846. Mais il y a très vite une volonté d'aller loin dans le territoire. Par exemple, dans le pays de mon père, dans la Nièvre, le chemin de fer est arrivé [à la fin du Second Empire](#). Je ne parle pas ici de Nevers, mais du fin fond de la campagne nivernaise, au pied du Morvan. En quinze-vingt ans, le rail a gagné la campagne.

Ce premier mouvement a ensuite été prolongé sous la III^e République. C'est tout le plan Freycinet, du nom du ministre chargé de ces questions-là (il a en parallèle lancé un plan autour des canaux). On développe un réseau extrêmement fin, parallèle à celui des routes nationales, qui étaient beaucoup plus nombreuses qu'aujourd'hui. Il s'agit de faire accéder à la modernité l'ensemble du territoire national et de déployer une stratégie d'investissement pour créer de la croissance. On parlerait aujourd'hui d'une politique keynésienne d'investissement.

Les gens assistent alors au basculement d'un monde. Citons la conclusion du voyage à travers les Cévennes de *[l'écrivain]* Robert Louis Stevenson, en 1878. Quand il arrive avec Modestine, son ânesse, dans le sud de son parcours, près d'Alès, il voit le chantier de la ligne qui desservira Mende, et qui permettra de rejoindre le cœur du Massif central. C'est un moment qui a profondément marqué le monde rural.

De quand date l'apogée des petites lignes, ce moment où le train permet aux marchandises et aux hommes d'aller partout ?

Le chemin de fer interdépartemental a couvert la France entre 1880 et 1910. Cela a conduit à un « chevelu » extrêmement dense. On est souvent surpris, lorsqu'on reprend [les vieilles cartes](#), de la densité qu'il pouvait y avoir, de cette présence du chemin de fer.

Mais ce qui est frappant aussi – et paradoxal –, c'est que le train est arrivé au moment où le monde rural atteignait son maximum démographique et donc au commencement de l'exode généralisé. C'est à partir de 1886 que toute la France rurale perd des habitants. En même temps que le train arrive pour désenclaver les campagnes, ces dernières commencent à se vider de façon générale. Le monde rural entre dans la modernité tout en perdant sa substance au profit de la ville.

Si bien qu'on est face à un réseau qui est passé très brutalement d'une expansion et d'une couverture territoriale très grande à une diminution après la guerre de 14-18 et l'irruption du camion. La France devient urbaine – c'est au recensement de 1931 que la population des villes dépasse celle des campagnes en France – et le réseau ferré, obsolète techniquement, ne répond plus à un besoin économique. D'où les premières fermetures de toutes petites lignes intervenues dès l'entre-deux-guerres.

Qu'en reste-t-il aujourd'hui ?

Une place certaine dans l'inconscient collectif des Français. En revanche, des vraies petites lignes, celles à voies métriques *[écartement des rails d'un mètre alors que le standard ferroviaire moderne est de 1,435 mètre]*, presque plus rien, alors qu'on en comptait 20 000 kilomètres avant 1914.

Il demeure les 12 200 kilomètres de voies classées « petites lignes », dites UIC 7 à 9 dans le jargon technique *[sur 28 000 kilomètres de réseau]*. Ces petites lignes d'aujourd'hui ne correspondent d'ailleurs pas tout à fait à cet inconscient collectif du petit train que regardent passer les vaches. Leur définition renvoie à un calcul mathématique de tonnage, et cette classification dépend beaucoup de l'intensité de circulation des trains de fret.

En résumé, les petites lignes actuelles sont l'addition de ce qui reste de cette ancienne desserte très fine du territoire et de lignes qui peuvent être dans des environnements très urbains, mais qui correspondent à des itinéraires où il ne passe pas beaucoup de trains de fret et pas beaucoup de trains grandes lignes.

On ne peut donc pas parler des petites lignes comme d'un tout uniforme...

Certainement pas. Ces lignes sont représentatives d'une diversité territoriale extrêmement forte : la plus petite ligne française transporte 4 000 voyageurs par an et voit passer un train par jour, quand la plus chargée accueille 2 millions de voyageurs par an et 90 trains par jour.

Par exemple, en Occitanie, vous avez ces voies ferrées du Massif central à un ou deux trains par jour, et puis ces prétendues petites lignes, qui démarrent dès le cœur de l'agglomération toulousaine et sur lesquelles roulent 40 trains par jour. Le cas du Toulouse-Castres-Albi est très intéressant. Vous avez là une petite ligne qui change de fonctionnalité tout au long de son tracé : elle va passer du périurbain d'une grande métropole à la pleine ruralité après Albi.

Leur fermeture est plutôt vécue comme la coupure d'un lien symbolique...

Oui et c'est un lien plus symbolique que réel pour la plupart des gens, qui ne prennent jamais ces trains. Regardez une ligne très emblématique : celle de l'Aubrac, qui va de Clermont-Ferrand à Béziers et passe sur le viaduc de Garabit. L'Etat, avec l'appui de la région Occitanie, qui paie la moitié du déficit, maintient un aller-retour par jour. En moyenne, sur le tronçon sud (Neussargues-Béziers), vous avez 15 personnes par jour sur plus de 300 kilomètres.

Mais il y a un attachement à la ligne de l'Aubrac parce qu'elle symbolise le désenclavement du cœur du Massif central, parce qu'elle passe sur un ouvrage d'art historique signé Gustave Eiffel. Son maintien va au-delà de sa

fonctionnalité ferroviaire. Quelque chose qui relève du principe d'unité de la nation, qui participe pour un bout de territoire du sentiment qu'on n'est pas complètement abandonné, que l'hôpital est bien à 60 kilomètres, qu'on est accroché à la grande ville. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai défendu personnellement le fait qu'il n'y ait pas de désengagement total de l'Etat.

Quel avenir voyez-vous pour ces lignes, qui sont très souvent déficitaires ?

Un des éléments pour essayer d'objectiver le débat autour des petites lignes, c'est de réussir à poser les enjeux techniques et économiques directs : 7 milliards d'euros d'investissements si on veut tout remettre à niveau, un coût de maintenance de 700 millions d'euros par an, un déficit de 300 millions par an pour SNCF Réseau. Faut-il payer ? Qui doit payer ? Je n'ai jamais écrit qu'il fallait sauvegarder toutes les petites lignes et je suis convaincu que ce sont aux régions de dire si on doit les fermer, l'Etat de son côté devant regarder les sujets de fret potentiel pouvant emprunter ces lignes.

Mais, pour faire durer ce réseau, évitons une approche monolithique. On ne peut pas traiter tous les cas de la même façon. Les lignes qui rejoignent les métropoles de Lyon, Strasbourg, Toulouse, il faut les traiter comme des lignes de transport métropolitain. Sur d'autres liaisons, je suis persuadé qu'il faut monter des produits de trains touristiques liés à la découverte d'un territoire.

Justement, la petite ligne, c'est la lenteur. N'est-ce pas devenu un atout, aujourd'hui ?

La lenteur, pas tant que ça... A 80 ou 100 kilomètres à l'heure de vitesse nominale sur les voies qui ont été régénérées, c'est plus rapide que le transport routier. On va plus vite pour faire Périgueux-Agen en train qu'en voiture ou en autocar.

Mais il est vrai que quand on ne traverse pas le pays comme une flèche à 300 à l'heure, on peut regarder davantage et plus longtemps. Cela peut être un argument pour l'exploitant de dire que le voyage est un temps de découverte de l'espace. On n'est pas « *au pas d'nos bœufs* », pour reprendre l'expression d'un poète nivernais du XIX^e siècle [*Louis Mirault, dit Fanchy*], mais on a la capacité à avoir le temps de poser le regard sur le territoire qu'on traverse.

Le destin de beaucoup de ces anciennes voies ferrées est d'être transformées en voies vertes. Qu'est-ce que cela dit de notre pays ?

C'est un mouvement qui a une signification très directe en termes de modèle économique du monde rural. On passe de vecteur de transport d'hommes et de marchandises à un produit touristique représentatif d'une forme de consommation en croissance et qui représente un chiffre d'affaires tout sauf négligeable. Un cyclotouriste, cela dépense de l'ordre de 70 à 75 euros par jour. Cela exprime la place qu'a prise le tourisme dans l'équilibre économique des espaces ruraux.

Au fond, cela montre que les petites lignes ferroviaires accompagnent, depuis le début, l'évolution du pays profond. Vous avez un réseau qui a été construit dans une France à dominante rurale et encore très agricole et qui devient aujourd'hui le support d'une activité touristique dans un monde néorural où vous avez moins d'actifs dans l'agriculture que dans le tourisme. C'est toute une évolution sociologique extrêmement profonde qui se retrouve incarnée dans cette infrastructure.

Et il n'y a pas que le rail. Tout le devenir du réseau fluvial est en partie lié à ce même vélo qui utilise les chemins de halage. C'est tout à fait intéressant comme trajectoire. Deux infrastructures plus que centenaires – les deux réseaux Freycinet – se retrouvent en partie aujourd'hui des vecteurs d'un nouveau développement.

« Je me souviens de ma fierté d'enfant de voir mon village familial affiché gare de Lyon »

« Je suis d'origine nivernaise et mes parents sont partis travailler à Paris après la guerre – après leur bac, un schéma classique –, et j'ai toujours pris le train pour aller dans le pays de mon père, qui était la plus petite tête de ligne desservie depuis Paris (avec Latour-de-Carol) : Corbigny, 1 460 habitants. Et j'étais très fier quand j'étais gamin à gare de Lyon. Il y avait des directs pour aller à Corbigny – il y en a encore de temps en temps aujourd'hui – et je voyais affiché Paris-Corbigny à côté de Paris-Nice ou Paris-Marseille. »