

Un siècle de vagues de fermetures

Parvenu à son apogée dans les années 1920, le réseau ferroviaire français d'intérêt général compta environ 42 000 km de lignes, auxquels s'ajoutaient un peu plus de 20 000 km de chemins de fer départementaux.

En 2016, avec 28 808 km de lignes exploitées, dont 3380 km n'accueillant que des circulations de fret, le réseau ferroviaire est globalement revenu à son niveau de 1890. Si toutes les lignes n'étaient pas justifiées, si ce n'est par l'élection d'un conseiller général ou d'un député, à l'inverse, nombre de fermetures depuis un demi-siècle n'ont trouvé leur justification que dans des orientations politiques selon deux logiques :

- financière : en pointant le déficit d'exploitation puis le coût de pérennisation des lignes (renouvellement, modernisation) au regard du trafic ;
- politique : en privilégiant les projets consolidant la position dominatrice de Paris ;
- industrielle : primauté à l'automobile, symbole de liberté (contre un chemin de fer symbole de contraintes), influence du lobby pétrolier et plus récemment dans le cas français une concentration des budgets sur le développement des lignes à grande vitesse.



Carte de l'indicateur Chaix de 1921 : l'apogée du chemin de fer en France... non sans quelques excès "électorales" en quantité non nulle. Les réseaux principaux totalisent 42 000 km et les chemins de fer secondaires dépassent les 20 000 km. Certaines lignes ne sont pas encore créées, mais cette carte donne déjà le vertige au regard de ce qui reste aujourd'hui... mais pour combien de temps ?

La rupture date des années 1930 : crise économique et développement de l'automobile ont malmené les transports publics. Les premières attaques contre le chemin de fer ont été lancées : l'ouvrage *La mort du rail*, signé Marcel de Coninck et paru en 1931, incarna à son paroxysme les élucubrations anti-ferroviaires de l'époque, mâtinée d'une dose antirépublicaine à peine voilée (l'ouvrage étant publié par un des partis fascistes français).



Un exemple parmi tant d'autres du maillage du territoire par les chemins de fer départementaux, avec ici une vue de la ligne Douarnenez - Audierne. Le chemin de fer a contribué à l'ouverture des territoires les plus excentrés, il a aussi accéléré la transformation sociale du pays dans le cadre de son industrialisation et de son urbanisation.

Le 19 avril 1934, le décret-loi de coordination rail-route devait organiser la complémentarité des modes de transport afin de réguler une concurrence anarchique entre des services d'autocars sans aucune tutelle et des services ferroviaires soumis à des réglementations sévères en matière de tarification. Il échoua, laissant le champ libre à des pratiques surréalistes de démarchage des voyageurs jusque dans les salles d'attente pour monter à bord des autocars plutôt que de prendre le train !

La création de la SNCF le 31 août 1937 fut assortie de nouvelles règles de coordination, moyennant des primes aux départements acceptant les suppressions ferroviaires : en deux ans, 9700 km de lignes fermèrent et 4700 km supplémentaires virent leur exploitation réduite (suppression du service voyageurs).

Après la guerre, les fermetures reprirent de plus belle, de façon assez méthodique : la SCETA (Société de Contrôle et d'Exploitation des Transports Auxiliaires) récupéra l'exploitation de plusieurs milliers de kilomètres de lignes fermés au gré de différents plans ministériels, selon des pratiques récurrentes : moins de trains, une fermeture des lignes par les sections centrales pour faire croupir les extrémités, des comptages qui ne prennent en compte que les billets plein tarif.



Autun - 1967 - Au chapitre des petits autorails destinés à diminuer les coûts d'exploitation dans le cadre du retrait de la traction vapeur, outre les FNC et autres "unifiés de 150 chevaux", les autorails Billard ont apporté leur pierre à l'édifice de restauration des omnibus après-guerre. © J.H. Manara



Près de Clamecy - 1979 - Incarnation des omnibus sur le réseau rural des années 1950 aux années 1980, les X3800 ont assuré un service honnête sur la majorité des lignes françaises. Sur nombre de lignes, ils ont été l'ultime matériel roulant avant la mise sur route. © J.H. Manara

La période 1969-1972 avec le plan Chaban-Delmas, aboutit à la fermeture de 6700 km de lignes. Le choc pétrolier y mit temporairement fin. A la même époque, le rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Pierre Guillaumat, préconisait de limiter le réseau ferroviaire à 5000 km et 50 villes desservies.

NORD (7)
Amiens
Calais
Dunkerque
Arras
Lille
Maubeuge
Compiègne

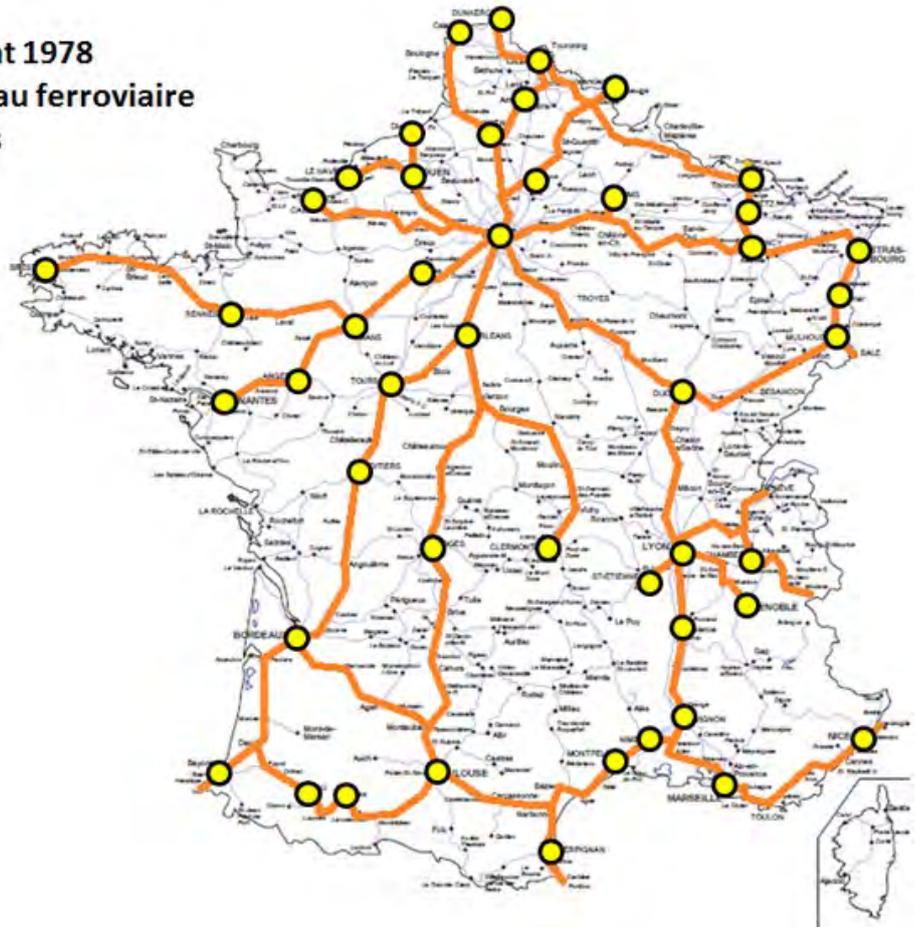
EST (7)
Reims
Thionville
Metz
Nancy
Strasbourg
Colmar
Mulhouse

SUD-EST (12)
Dijon
Lyon
Valence
Saint Etienne
Grenoble
Chambéry
Avignon
Marseille
Nice
Nîmes
Montpellier
Perpignan

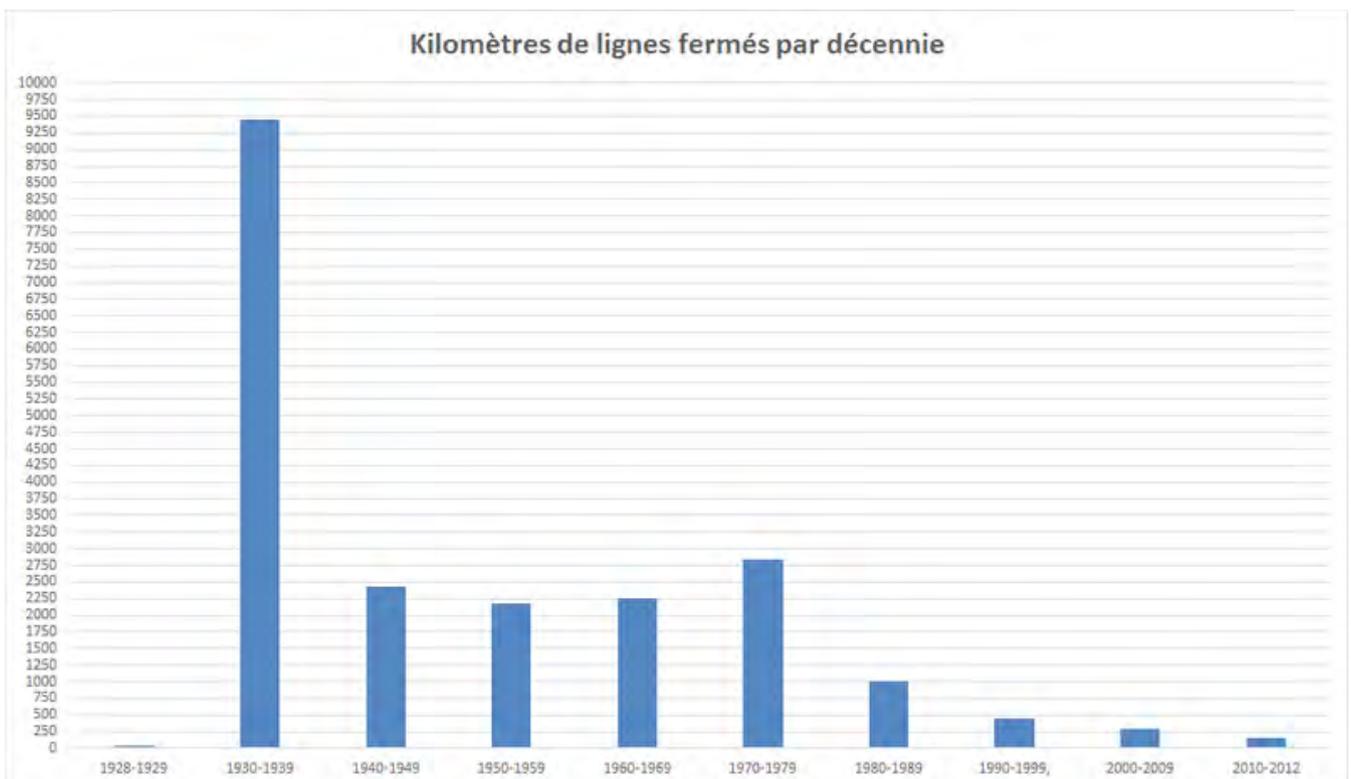
Plan Guillaumat 1978
Avenir du réseau ferroviaire
49 gares + Paris

SUD-OUEST (10)
Orléans
Tours
Poitiers
Bordeaux
Bayonne
Limoges
Clermont Ferrand
Toulouse
Pau
Tarbes

OUEST (8)
Chartres
Le Mans
Rennes
Brest
Caen
Rouen
Le Havre
Dieppe



En dépit des symboliques réouvertures « Fiterman » de 1982, le réseau continua de se contracter et ce n'est qu'avec la crise ferroviaire de 1995 que le sujet revint sur le devant de la scène. Débouchant sur la création de RFF et la régionalisation du transport ferroviaire, la crise de 1995 jeta les bases de l'organisation actuelle – modulo la réforme ferroviaire de 2014 – et enraya la spirale du déclin en démontrant que le chemin de fer gardait sa pertinence.



Une classification absurde du réseau

Outre ce passif, la distinction entre les lignes qui font partie du réseau structurant et celles qui n'en font pas partie procède d'une distinction pour le moins contestable et de plus en plus contestée, par les Régions et même l'Etat.

Par facilité, la SNCF (et RFF en son temps) ont utilisé un calcul harmonisé par l'Union Internationale des Chemins de Fer (fiche UIC 714), destiné à évaluer la sollicitation de la voie pour définir des politiques de maintenance sur la base d'un tonnage global pondéré par la vitesse. Elle a adapté les seuils à la réalité de l'usage du réseau français et créé 3 catégories supplémentaires, les groupes 7, 8 et 9. Bref, derrière l'appellation, les groupes UIC sont une réalité bien française et toute comparaison européenne est totalement vaine.

Le réseau principal est réputé constitué des lignes classées dans les groupes 2 à 6 et le réseau régional des groupes 7 à 9 : au total, plus de 12 600 km de lignes en 2016, dont 3380 n'accueillent que des trains de fret pour des dessertes locales et 9252 km ouvertes au trafic voyageurs.

Cette classification aboutit à des contresens flagrants :

- les lignes des groupes 7 à 9 sont peu sollicitées et sont donc plus économiques à maintenir que les axes principaux ;
- une ligne avec beaucoup de trains légers sera moins bien classée qu'une ligne peu circulée mais par des trains lourds : 1 train de fret de 1800 tonnes équivaut à lui seul à 12 circulations TER... alors que SNCF Réseau déplore le fait que chaque train de fret soit déficitaire au niveau des péages ;
- la généralisation en cours des automoteurs sur TER et TET peut entraîner un déclassement de lignes classées 6 en 7, à trafic constant, alors que ces matériels sollicitent moins – ou différemment – l'infrastructure ;
- les lignes classées 7 à 9 sont celles qui coûtent le moins cher à entretenir.

Elle illustre aussi de façon flagrante la faible utilisation du réseau ferroviaire français, mais elle a aussi bien arrangé les affaires de l'Etat et de la SNCF, en regroupant un ensemble de lignes pour le moins disparates afin d'éviter d'avoir à en supporter réellement la charge.