

La crise du rail façonne une France du transport à deux vitesses

► A l'invitation du think tank TDIE, les candidats à l'élection présidentielle ont exposé, mercredi 22 mars, au Sénat, leur vision des transports et de la mobilité

► La dette du réseau SNCF est au centre des préoccupations. M. Macron et M. Mélenchon plaident pour que l'Etat reprenne une majorité du fardeau

► Si Benoît Hamon milite pour « un Airbus du ferroviaire », François Fillon attend plus de « décentralisation et de marché »

► Notre infographie pour comprendre les fractures à l'œuvre dans l'évolution du réseau ferré français

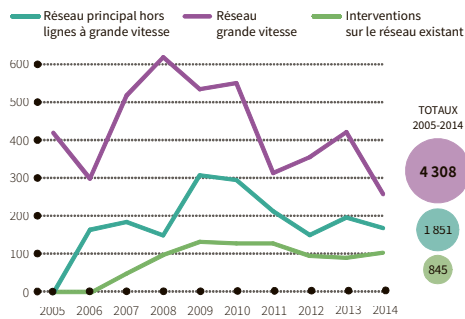
Concurrence, statut, dette : le modèle ferroviaire français fait débat

Emmanuel Macron et Jean-Luc Mélenchon seraient prêts à faire reprendre l'essentiel du passif de SNCF Réseau par l'Etat. Benoît Hamon plaide pour « un Airbus du ferroviaire », François Fillon attend, lui, plus de « décentralisation »

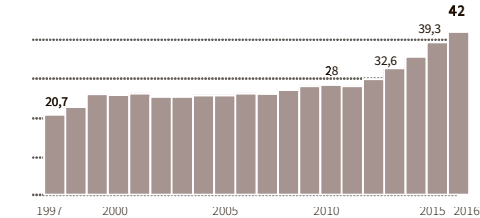
1 Le rail français entre besoin d'investissement et fardeau de la dette

Les dépenses de l'Etat dans le rail sur la décennie 2005-2015 montrent une disproportion entre effort mis sur la grande vitesse et sur le reste du réseau. La prise de conscience récente de cette carence a conduit l'Etat à programmer, en dix ans, 46 milliards d'euros d'investissements dans le réseau le plus fréquenté, assortis d'une règle d'or qui interdit d'alourdir la dette de la SNCF.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE L'ÉTAT DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE, EN MILLIONS D'EUROS



DETTE DE SNCF RÉSEAU, EN MILLIARDS D'EUROS



2 Le choix du TGV contre les trains du quotidien

Illustration de la priorité au TGV, le temps de parcours s'est rallongé ces dernières années sur un Paris-Le Havre qui ne bénéficie pas de la grande vitesse, contrairement à un Paris-Dijon ou à un Paris-Lille. Depuis les années 1960, le réseau exploité a diminué de 25 %. Les lignes TGV ont, en revanche, plus que doublé en quinze ans.

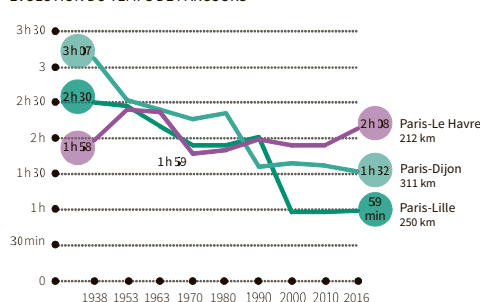
ÉVOLUTION DU RÉSEAU FERRÉ EXPLOITÉ



ÉVOLUTION DU RÉSEAU DES LIGNES À GRANDE VITESSE



ÉVOLUTION DU TEMPS DE PARCOURS



Un réseau à deux vitesses

Les axes fortement investis par la SNCF

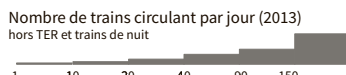
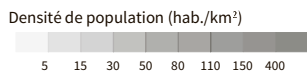
- Ligne à grande vitesse (LGV)
- LGV mise en service à l'été 2017
- Gare de plus de 2 millions de voyageurs annuels, hors réseau transilien (la taille des cercles est proportionnelle)
- Ligne Intercités conservée par l'Etat

Des lignes ferroviaires fragiles où l'Etat se désengage

- Ligne Intercités dont le transfert aux régions est prévu entre 2016 et 2020
- Ligne de train de nuit supprimée
- Régularité* des trains express régionaux (TER) inférieure à 90 % (janvier 2017)

Vers des territoires sans train ?

- Ligne de train Intercité dont le remplacement par des autobus est envisagé
- Suppression de ligne TER évoquée ou annoncée



SOURCES : SNCF ; LA VIE DU RAIL, MARS 2017 ; LE COURRIER DES MAIRES ; INSEE ; RAPPORT DURON ; RAPPORT M. GILLES SAVARY ET M. BERTRAND PANCHER, ASSEMBLÉE NATIONALE ; ARAFER, BILAN DU 4^e TRIMESTRE 2016 ; ENQUÊTE AUPRÈS DES UTILISATEURS DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE, ADEME, SEPTEMBRE 2015 ; « COVOITURAGE LONGUE DISTANCE : ÉTAT DES LIEUX ET POTENTIEL DE CROISSANCE », COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE, MAI 2016 ; CITEPA ; LES COMPTES DU TRANSPORTS EN 2015, MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER ; MIDI LIBRE ; LA DÉPÊCHE ; LE PROGRES ; SUD-OUEST ; OUEST-FRANCE ; LE MONDE.

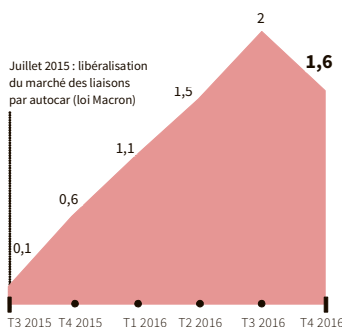
* Proportion de trains ayant circulé et étant arrivés à l'heure ou avec un retard inférieur à cinq minutes par rapport au nombre de trains programmés.

3 Les bus Macron, un doublon pour le TGV

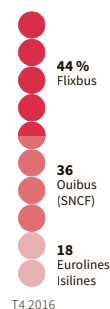
Nouveaux acteurs dans le paysage français du transport de longue distance, les opérateurs des cars Macron viennent épiéter sur les terres du TGV. Sur les dix liaisons les plus

fréquentées fin 2016, six ont un équivalent en grande vitesse, à commencer par les deux destinations les plus demandées à la fois en train et en car : Lille-Paris et Lyon-Paris.

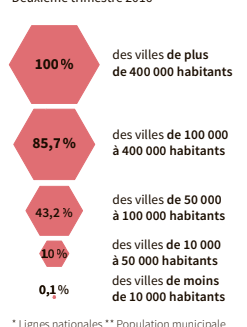
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR AUTOCAR (LIAISONS NATIONALES), EN MILLIONS



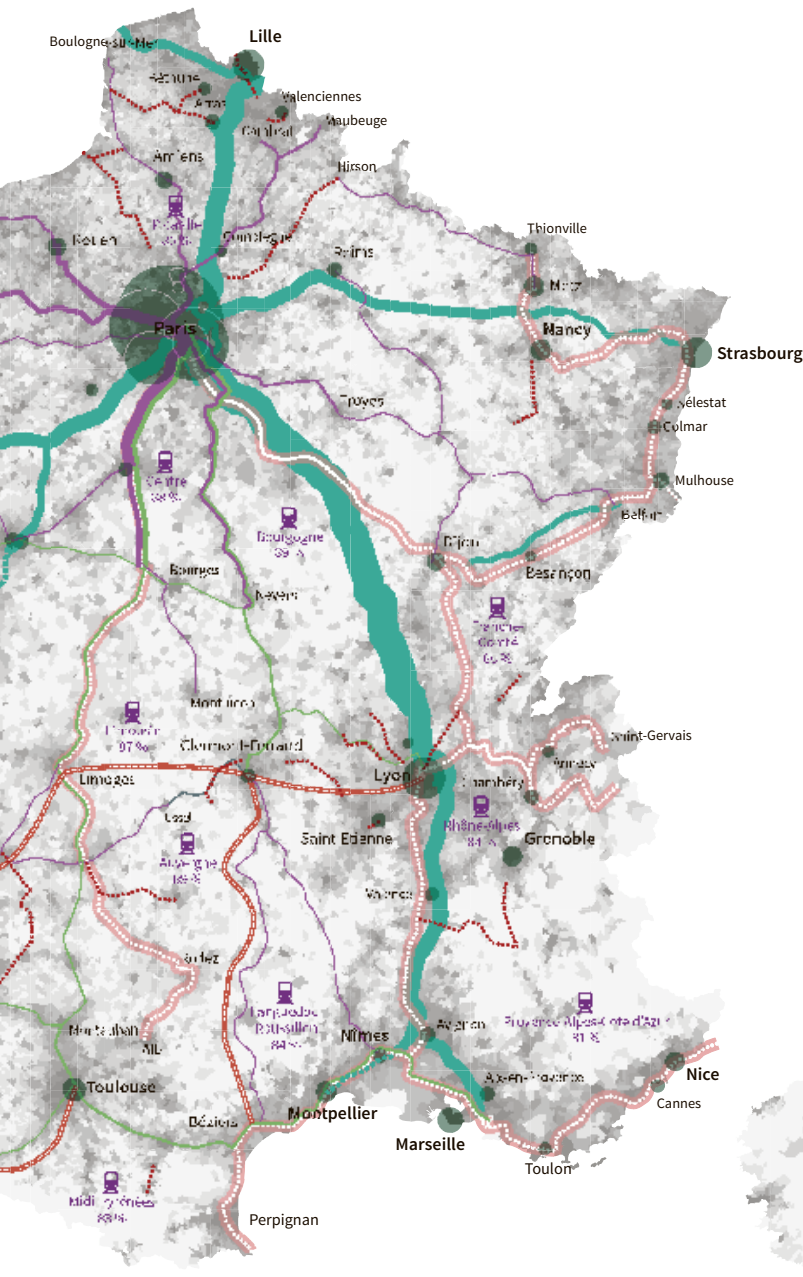
PART DES OPÉRATEURS, EN % DES DÉPARTS QUOTIDIENS



PART DE VILLES DESSERVIES PAR UN OPÉRATEUR DE BUS* SELON LEUR TAILLE**



* Lignes nationales ** Population municipale



Les transports ne sont pas la priorité absolue de la campagne présidentielle. Illustration éblouissante de ce constat, émis en préambule du grand débat sur la politique des transports qui se tenait mercredi 22 mars à Paris : aucun des candidats invités (François Fillon, Benoît Hamon, Marine Le Pen, Emmanuel Macron et Jean-Luc Mélenchon) n'était venu en personne dans le grand auditorium du palais Brongniart pour parler de l'un des thèmes les plus centraux dans la vie quotidienne des Français, la mobilité.

Ce sont donc des représentants des cinq favoris des sondages qui ont répondu à l'invitation du think tank TDIE (Transport, développement, intermodalité, environnement) et de ses coprésidents, le sénateur LR des Alpes-Maritimes, Louis Nègre, et le député socialiste du Calvados, Philippe Duron. Au centre du débat, trônait le grand malade de la mobilité, le système ferroviaire français.

État financier

Au premier rang de ses maux, figure l'état financier dans lequel se trouve la SNCF, compagnie nationale tenue de porter à bout de bras le système ferroviaire national tout entier, ses grands projets, ses infrastructures fatiguées, ses trains du quotidien, ses avantages sociaux.

Pour alléger ce fardeau, Arnaud Leroy, député socialiste des Français de l'étranger, et soutien d'Emmanuel Macron, a annoncé qu'une fois élu, le candidat d'En Marche! serait prêt à faire reprendre la dette historique de SNCF Réseau par l'Etat. « Cessons de jouer les hypocrites, a déclaré M. Leroy. Il s'agit bien d'une dette maastrichtienne. »

Un effort conséquent : la dette de la partie réseau dépasse les 40 milliards d'euros. Son intégration dans la dette française officielle ferait atteindre au pays la barre symbolique des 100 % du PIB d'endettement. Qu'à cela ne tienne, le représentant de Jean-Luc Mélenchon, Laurent Courtois, cheminot et syndicaliste SUD Rail, a fait la même promesse, mais avec un étalement sur dix ou quinze ans. Les autres candidats ne se sont pas prononcés.

M. Macron et M. Mélenchon se rejoignent aussi sur l'idée d'une planification en faveur du rail. M. Leroy, représentant de l'ancien ministre de l'économie, croit en un Etat « aménageur et conciliateur » et envisage une loi de programmation des infrastructures, tous modes confondus, qui pourrait porter son effort à 5 milliards d'euros par an. M. Courtois, représentant du candidat de La France insoumise, veut une révolution planificatrice des transports dans laquelle l'Etat retrouverait son rôle perdu de stratégie.

Au nom de Benoît Hamon, Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy, député européenne PS, a elle aussi plaidé pour un renforcement de l'Etat stratège, jouant un rôle-clé en accord avec les autorités locales de transport. Cette politique aurait une forte dimension européenne, qui pourrait conduire le futur président Hamon à soutenir la création d'un « Airbus du ferroviaire ».

De l'autre côté de l'échiquier politique, François Fillon était représenté par Dominique Bussereau, ancien ministre (LR) des transports, présent au débat « pour rendre service », puisque le président du conseil général de Charente-Maritime s'est mis officiellement en retrait de la campagne de M. Fillon. « Moins il y aura d'Etat, mieux on se portera, a affirmé M. Bussereau. L'Etat est un piètre gestionnaire. Il faut davantage de décentralisation et de marché. »

Passage à la concurrence

Résolution libérale, Dominique Bussereau n'en a pas moins regretté l'échec de l'écotaxe poids lourds. « Cela aura constitué le grand ratage du quinquennat en matière de transport, a souligné M. Bussereau. La taxe aurait rapporté plus d'un milliard d'euros par an. » Un avis partagé par tous les débatteurs. Certains envisagent un retour de l'écotaxe dans une version nationale (Mélenchon) ou régionalisée (Hamon).

Pas de consensus, en revanche, sur la future ouverture du rail à la concurrence, prévue par le quatrième paquet ferroviaire européen. Ses partisans (Fillon, Macron) mettent en avant des modèles allemand, suédois, britannique qui donnent des résultats. « Il ne s'agit pas d'organiser un grand soir du passage à la concurrence, précise M. Bussereau (Fillon). On peut commencer par une étoile ferroviaire ici, un tronçon de ligne là. » « Nous voterons rapidement une loi d'organisation de la concurrence avec des critères à discuter, prévoyant un transfert des personnels sous statut », ajoute Arnaud Leroy (Macron).

Le son de cloche est très différent du côté des soutiens de Jean-Luc Mélenchon pour lesquels la concurrence, c'est « Niet ». « Nous allons désobéir aux traités européens », annonce Laurent Courtois. « Je suis personnellement contre, renchérit M^{me} Revault d'Allonnes-Bonnefoy. Si elle se fait, la mise en concurrence doit être assortie de critères environnementaux et sociaux sévères. »

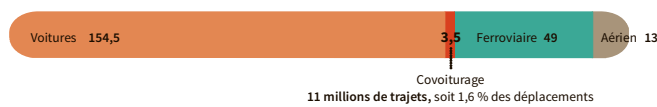
Quoique représentant d'un cercle d'entrepreneurs proches du Front national, François de Voyer, le représentant de Marine Le Pen, refuse le désengagement de l'Etat et toute mise en concurrence dans le ferroviaire. Il appelle même à la renationalisation des autoroutes et des aéroports. ■

ÉRIC BÉZIAT
INFOGRAPHIE : EUGÉNIE DUMAS
ET SYLVIE GITTUS-POURRIAS

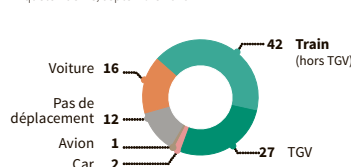
4 Le repli sur la route renforcé par de nouveaux usages 5 Les atouts écologiques du train

L'autre nouveau concurrent du transport par train, c'est le covoiturage longue distance, activité dans laquelle la France dispose d'un leader européen : Blablacar. Les adeptes du genre sont pour les deux tiers des clients potentiels du train qui ont préféré les petits tarifs de la voiture partagée au prix d'un billet SNCF.

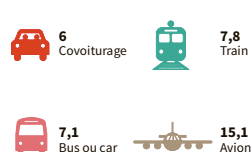
ESTIMATION DES TRAFICS LONGUE DISTANCE (PLUS DE 80 KM) PAR MODE DE TRANSPORT, EN MILLIARDS DE VOYAGEURS-KM EN 2015



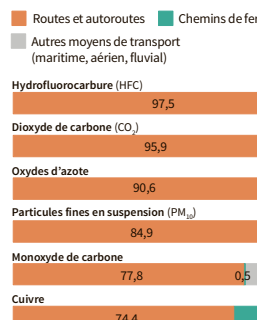
MOYEN DE DÉPLACEMENT QUI AURAIT ÉTÉ UTILISÉ SANS LE COVOITURAGE, EN % DES PASSAGERS



COÛT DU KILOMÈTRE, EN CENTIMES D'EUROS



ÉMISSIONS DE POLLUANTS EN 2014, EN % DU TOTAL



ÉVOLUTION DES SURFACES UTILISÉES SELON LE TRANSPORT, EN MILLIERS D'HECTARES

