

15 - Notre collaborateur Vincent Doumayrou en librairie

Posté le : 14/01/2008

Par: R & G, Claraco

Catégorie :

Le livre de Vincent Doumayrou, La Fracture Ferroviaire, aux éditions de l'Atelier



Le livre de Vincent Doumayrou, La Fracture Ferroviaire, aux éditions de l'Atelier, est désormais dans toutes les librairies de France et de Navarre, et sans doute dans le reste du monde francophone.

Préfacé par Georges Ribeill, un des historiens les plus connus des chemins de fer français, ce livre dénonce la grosse frime des dirigeants de la SNCF autour du TGV, qui contraste avec leur mépris pour les trains classiques, le transport de marchandises, ainsi que pour les trains Corail, pourtant indispensables à un bon aménagement du territoire dans la mesure où ils desservent les territoires de façon graduée, en opposition avec le point-à-point du TGV.

Il dénonce également la négligence des décideurs français pour le train, par exemple le fait qu'aucune ville française, en dehors de Paris, n'est équipée d'un RER.

Bien que Jean-Pierre Pernaut n'en ait jamais parlé, le livre rencontre un succès d'estime auprès des critiques des revues spécialisées.

Dans son supplément *La Vie du Rail International* du 21 novembre dernier, *La Vie du Rail* en a fait une critique brève mais positive.

Nous nous permettons deux liens vers des sites web qui en font la critique :

<http://dupt.over-blog.fr/10-index.html> (voir la date du 1er novembre)

<http://www.massifcentralferroviaire.com/Actualites.php>

Dans les années 80, au lieu d'un long discours, une émission de télévision proposait les trois premières minutes des films qui allaient sortir le mercredi suivant.

Ci-dessous, nous ne proposons pas aux lecteurs d'Intermodalité les trois premières minutes du livre mais... ses 1128 premiers mots.

Bonne lecture, et à vos libraires, si vous soutenez comme nous l'idée d'un chemin de fer pour tous les territoires, toutes les clientèles, sur toutes les distances, sur tout le réseau.

L'équipe d'Intermodalité

Les trois premières minutes du livre...

Le 3 avril 2007, une rame de TGV atteignait la vitesse de 574,8 km/h et battait son propre record du monde de vitesse, fruit de la collaboration entre le constructeur Alstom, le transporteur SNCF,

et le gestionnaire de réseau Réseau ferré de France (RFF). Le mécanicien du TGV, au sortir de sa cabine, montrait au monde entier son pouce levé, beau symbole de l'euphorie qui régnait, et peut-être d'une certaine arrogance. Cet événement se voulait le point d'orgue d'un programme que les acteurs du système ferroviaire français avaient lancé au mois de décembre précédent, intitulé, en toute sobriété, Excellence Française de la Très Grande Vitesse Ferroviaire.

Le 8 mars, moins d'un mois avant, Réseau ferré de France avait annoncé la fermeture au trafic ferroviaire de la ligne qui relie Saint-Chély d'Apcher (Lozère) à Neussargues (Cantal). Cette fermeture était liée à la vétusté de la voie, qui ne permettait plus d'assurer la sécurité minimale des circulations. Même si les travaux ont repris sur la ligne qui devrait rouvrir prochainement, l'opposition entre une grande vitesse « reine » et un réseau classique qui se dégrade est confirmée ici de façon saisissante.

Raccourci ? Peut-être. Mais raccourci symbolique de l'évolution en cours, d'un TGV qui cache la forêt d'un réseau classique mal entretenu... et d'une « excellence » technique incontestable, dont l'affichage dissimule mal une inadaptation des prestations ferroviaires aux besoins quotidiens de déplacements de la population.

Le système ferroviaire a été scindé en 1997, entre RFF qui possède le réseau et la SNCF qui y fait rouler des trains et entretient le réseau pour le compte de RFF. L'État demande aux deux établissements de ne pas dégrader leur trésorerie ; chacun a donc intérêt à renvoyer les dépenses sur l'autre, avec les conflits d'intérêt que l'on imagine. La scission entre l'infrastructure et l'exploitation d'un système ferroviaire par nature intégré est une aberration en soi, mais le fait que l'État joue mal son rôle d'arbitre et de bailleur de fonds l'aggrave.

Le problème fondamental reste l'endettement hérité de la construction des lignes à grande vitesse et des taux d'intérêt élevés des années 1980 et 1990. L'État n'a pas annulé le fardeau ; il l'a partagé entre RFF, la SNCF et une troisième structure, le Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) qui existe depuis 1991. En 2003 le système ferroviaire a ainsi versé une rente de 2, 5

milliards d'euros au capital financier.

Tout cela nuit au financement et à l'efficacité du système ferroviaire.

C'est donc l'insatisfaction qui nous a conduit à écrire ce livre, insatisfaction que nous ressentons en tant que citoyen comme en tant que passager. Car de bien des points de vue, les prestations des chemins de fer français nous paraissent en-dessous non seulement de ce qu'elles devraient être dans un monde meilleur, mais aussi de ce que la plupart de nos voisins d'Europe de l'Ouest font tous les jours.

Mais ne sommes-nous pas en France, le pays qui a le TGV, le meilleur train du monde, que le monde entier nous envie ? Comment prétendre que nous faisons moins bien que nos voisins ? N'est-ce pas honteux ?

La France, il est vrai, a le kilométrage de lignes à grande vitesse le plus élevé d'Europe. L'arrivée du TGV a permis de raccourcir de façon considérable un certain nombre de parcours de longue distance, et d'éviter un transbordement à Paris grâce aux TGV « province – province ». Le TGV a amélioré la position du train face à l'avion et a connu un succès commercial évident. De ce point de vue, son arrivée dans le paysage ferroviaire constitue un progrès incontestable.

Il convient cependant de souligner les limites et les défauts du système TGV. Il ne concerne que les services de voyageurs (pas le transport de marchandises) et au sein du transport de voyageurs, il ne répond qu'à une petite fraction des besoins en déplacements, car il est conçu pour assurer des trajets de longue distance, alors que le commun des mortels effectue le plus souvent des déplacements régionaux voire locaux, à commencer par les déplacements de « navetteurs », comme disent les Belges [1]. Il est de bon ton de s'émerveiller du temps de parcours sans égal que permet le TGV entre Paris et Marseille, mais si au quotidien le marseillais moyen subit les embouteillages parce que les pouvoirs publics n'ont pas investi dans la mise en place d'un RER, c'est d'un intérêt limité. Un kilométrage élevé de lignes à grande vitesse n'est pas en soi la garantie d'un bon système ferroviaire, loin de là.

En outre, les gains de temps du TGV posent problème par leur nature. Les pouvoirs publics ont créé un réseau de lignes nouvelles où l'accroissement des vitesses pratiquées se fait au prix de l'appauvrissement des dessertes et des correspondances, puisqu'il n'y a presque plus de points d'arrêts sur des centaines de kilomètres. L'effet de vitesse s'améliore, mais l'effet de réseau se détériore. Et plus le réseau TGV grandit, plus il court-circuite le réseau ferré traditionnel, qui hérite donc de trafics considérés comme moins rentables ce qui nuit à son équilibre économique et rend plus difficile son entretien. La situation où le réseau classique se dégrade est donc le résultat logique et sans doute voulu du système TGV par SNCF.

En outre, du fait d'une tarification compliquée, de prix moyens en forte hausse par rapport à l'offre ferroviaire antérieure, du caractère obligatoire de la réservation, du manque de confort sur la plupart des rames, le voyage en TGV est plus rapide, mais souvent plus cher, plus contraignant, moins agréable que l'offre antérieure. Le passager n'est donc pas aussi gagnant qu'il y paraît au remplacement des trains classiques par la « prestation TGV », et même parmi les déplacements de longue distance, le TGV ne satisfait pas les besoins de toute la clientèle ferroviaire.

Enfin le développement du TGV camoufle les performances souvent améliorables de notre système ferroviaire dès qu'on sort du domaine de la grande vitesse.

Les pouvoirs publics et la SNCF négligent en effet le réseau classique et les trafics qui lui sont propres – banlieue, régional, interrégional, grandes lignes classiques, marchandises. Valorisés par une communication tapageuse, les succès du TGV sur le créneau de la concurrence avec l'avion cachent un échec complet dans le transport de marchandises, mais aussi dans le transport de voyageurs, sur de nombreuses relations de distance petite et moyenne, où le candidat au déplacement est souvent captif de sa voiture du fait d'une offre ferroviaire très médiocre. On pourrait dire que vingt-cinq ans de TGV ont amélioré l'offre ferroviaire face à l'avion, mais l'ont dégradée face à la route.

Mais ne lit-on pas souvent que du côté des trains

régionaux dits « TER » tout va bien depuis leur régionalisation complète, et que le trafic se porte bien ?

[1] Ce mot désigne les migrants quotidiens entre le domicile et le lieu de travail.