

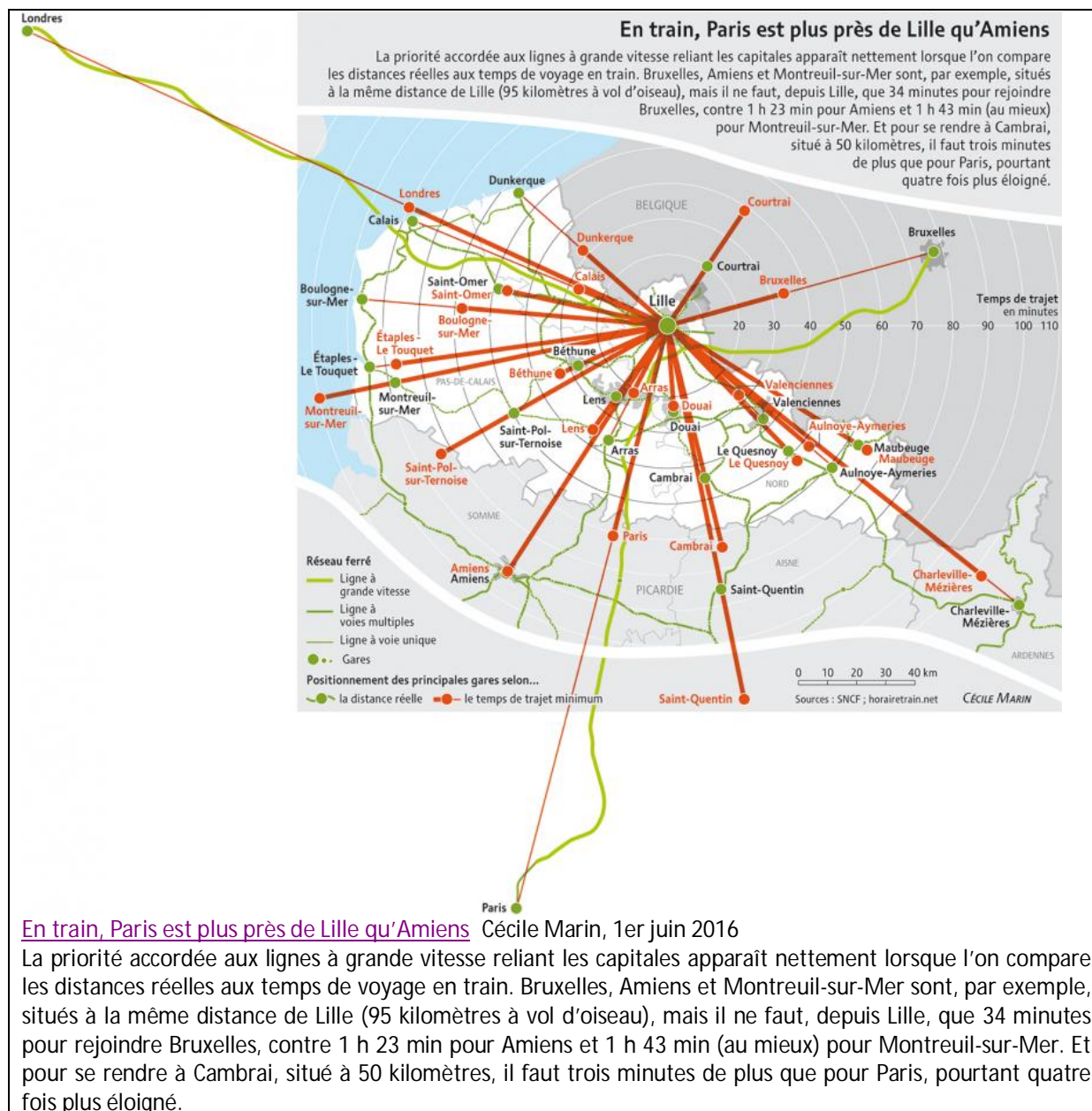
Quand l'État français sabote le train

Vincent Doumayrou, *Le Monde diplomatique*, juin 2016

« *Ce n'est pas vrai, d'abord* » : la réponse du président de la République française à un journaliste (1) suggérant en janvier 2015 que le train était plus écologique que l'autocar pour se rendre de Paris à Lyon illustre un état d'esprit nouveau. Le dénigrement des chemins de fer est à la mode dans les milieux dirigeants, malgré les qualités de sécurité et de salubrité de ce moyen de transport (2). M. Emmanuel Macron leur préfère les autocars et Mme Ségolène Royal les voitures électriques, tandis que M. François Hollande interpelle l'humanité sur l'impératif environnemental. Depuis 2012, les trains français voient l'ensemble de leur fréquentation baisser, et la France a perdu la première place dans l'Union européenne pour le nombre de kilomètres parcourus par habitant.

Les contradictions du transport ferroviaire s'observent avec une force particulière dans le Nord-Pas-de-Calais. Habituellement associée à la désindustrialisation, au chômage, aux espaces de la France périphérique urbaine (le bassin minier) ou rurale (l'Avesnois), la région, désormais liée sur le plan administratif à la Picardie, compte quatre des vingt premières agglomérations de l'Hexagone. Située à la lisière de la « banane européenne » — cette zone d'intense activité humaine qui court de Gênes à Liverpool —, elle dispose d'un accès au tunnel sous la Manche ; son chef-lieu, Lille, quatrième agglomération française, est relié par la grande vitesse à Paris, Londres et Bruxelles. Dunkerque est le troisième port de commerce de France ; Calais, le premier port de passagers ; Boulogne-sur-Mer, le premier port de pêche. Les industries restent puissantes : construction ferroviaire, automobile, métallurgie. En théorie du moins, le Nord est un eldorado pour le développement du rail et de son principal exploitant, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Pourquoi n'est-ce pas le cas ?

Question brûlante pour quiconque observe ou subit les embouteillages autour de la métropole lilloise. « *Normalement, je devrais passer un peu plus de quatre heures sur la route par semaine, contre dix actuellement* », témoigne ainsi une automobiliste qui parcourt matin et soir trente kilomètres entre son domicile de Sully-sur-la-Lys et La Madeleine, commune limitrophe de Lille (3). L'autoroute A1 voit passer 180 000 véhicules par jour à Ronchin, où convergent les flux en provenance d'Arras, de Douai et de Valenciennes. Les bouchons s'étirent sur « *une quarantaine de kilomètres aux heures de pointe lors des gros mois de l'année, d'octobre à février* », confirme M. Gérard Vincent, du centre régional d'information et de coordination routières. La mécanique se grippe facilement, comme le 22 novembre 2012, où un simple accident de motocyclette a provoqué 101 kilomètres de ralentissements. La chambre de commerce et d'industrie chiffre le coût des embouteillages à 1,4 milliard d'euros par an pour la région, soit... six fois la somme que le conseil régional consacre au transport express régional (TER).



En train, Paris est plus près de Lille qu'Amiens Cécile Marin, 1er juin 2016

La priorité accordée aux lignes à grande vitesse reliant les capitales apparaît nettement lorsque l'on compare les distances réelles aux temps de voyage en train. Bruxelles, Amiens et Montreuil-sur-Mer sont, par exemple, situés à la même distance de Lille (95 kilomètres à vol d'oiseau), mais il ne faut, depuis Lille, que 34 minutes pour rejoindre Bruxelles, contre 1 h 23 min pour Amiens et 1 h 43 min (au mieux) pour Montreuil-sur-Mer. Et pour se rendre à Cambrai, situé à 50 kilomètres, il faut trois minutes de plus que pour Paris, pourtant quatre fois plus éloigné.

Tout pour le TGV

On incrimine généralement l'étalement urbain, qui éloigne le domicile des lieux d'activité. Mais l'insuffisance des transports ferroviaires régionaux compte aussi. Certes, une convention lie depuis 1978 la SNCF et la région Nord-Pas-de-Calais. Et, depuis 2002, cette dernière définit la politique de desserte en tant qu'autorité organisatrice de plein droit ; grâce aux investissements consentis, le voyageur bénéficie souvent d'un matériel roulant récent, et le trafic a augmenté de près de moitié entre 2002 et 2012. Il se tasse depuis, pour se concentrer autour de Lille. Le service régional à grande vitesse (TER-GV), qui relie les villes de la côte à Lille, constitue le fleuron de l'offre locale, mais est aussi le reflet de sa centralisation. Car les liaisons transversales (de Calais à Étaples - Le Touquet, par exemple) perdent des voyageurs. Enfin, le TER n'assure qu'une part très limitée des déplacements dans l'agglomération lilloise, environ 1 % en 2006 (derniers chiffres disponibles). Dans ce contexte, les élus régionaux aimeraient créer le Réseau Express du Grand Lille (REGL), un RER avec une gare souterraine à Lille-Flandres (4).

Mais cela suffirait-il ? M. Philippe Ménerault, directeur du département de géographie et d'aménagement de l'université Lille-I, prône une meilleure utilisation des voies ferrées existantes : de nombreux points d'arrêt dans l'agglomération sont médiocrement desservis, tel Pont-de-Bois, simple halte pourtant située à proximité du campus de Villeneuve-d'Ascq. La construction d'une gare à la jonction entre une ligne de TER et les deux lignes de métro (à la station Porte-des-Postes), explique M. Ménerault, soulagerait sensiblement la gare centrale de Lille-Flandres.

Mais ces réalisations n'empêcheraient pas une désarticulation plus fondamentale du réseau. Pour les voyageurs, ce dernier risque de se réduire à une juxtaposition d'« avions sur rail » (le TGV) et de trains de banlieue (le TER), sans aucun service intermédiaire du fait du déclin des trains Intercités. Ces lignes, qui formaient l'ossature du réseau avant l'apparition du TGV, furent de puissants outils d'aménagement du territoire. Elles connectaient les populations des métropoles et des villes moyennes. Leur disparition renforce la ségrégation territoriale.

De 1977 à 2004, M. Gérard Dupagny a pris quotidiennement le TER entre Le Quesnoy et Lille. Il anime désormais l'association À fond de train, qui dénonce l'organisation par la SNCF du déclin de la ligne Intercités Paris-Maubeuge, dans l'est de la région. En 2006, pour dynamiser cette ligne, le conseil général du Nord a subventionné un arrêt en gare du Cateau-Cambrésis pour les visiteurs du musée Matisse. Cinq ans plus tard, la SNCF a voulu supprimer l'arrêt, invoquant des quais trop courts. Le conseil général a alors apporté une contribution financière aux travaux d'allongement. En 2014, la SNCF a de nouveau demandé la suppression de l'arrêt. Les quais étaient-ils vraiment en cause en 2011 ?

« Pour aller à Paris, on envoie tout le monde vers le TGV, par Lille et Valenciennes », observe M. Dupagny, ce qui force le voyageur à un détour moins commode et plus coûteux. Il redoute une limitation du service Intercités à Saint-Quentin, en Picardie, tandis que la région reprendrait le reste du parcours en TER. « La région et la SNCF font leur popote ensemble, nous dit-il, sans consulter les usagers. » Pour lui, la seule issue pour revitaliser la ligne consisterait à la connecter de nouveau à la Belgique.

M. Dupagny évoque la dimension internationale de ce tracé qui reliait autrefois Paris et Bruxelles. « Dans les années 1960, il n'était pas rare d'y rencontrer des Danois et des Suédois », sourit-il. La gare d'Aulnoye-Aymeries, point de croisement entre les trains Paris-Bruxelles et Calais-Bâle, était un carrefour européen de fait. Les lignes à grande vitesse ont aspiré ces flux de voyageurs. Et enclavé les territoires. Or des trains Intercités reliant Paris et Bruxelles pourraient trouver une clientèle intéressée par un coût de trajet total moins cher que celui du TGV, avec pour effet vertueux de desservir les territoires intermédiaires.

Consensus pro-route chez les dirigeants

Aucune ligne des Intercités dans la région n'est épargnée par le déclin. En 1999, la SNCF a supprimé les derniers trains Corail Paris-Lille. Puis, en 2004, les trains reliant Lille à Strasbourg par le Nord-Est, dont l'offre avait baissé de 56 % et le trafic de 71 % en douze ans (5), remplacés par un « raboutage de trains TER qui correspondent mal entre eux », nous dit M. Gilles Laurent, représentant régional et vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). Après 2008, les trains de nuit reliant Lille aux Alpes et au Midi ont aussi disparu.

La SNCF a progressivement organisé ses services de grandes lignes autour du seul TGV. Or le trafic du parcours TGV Paris-Bruxelles, après des années de hausse, a baissé d'environ 4 % entre 2012 et 2014. Un scénario cauchemardesque pour les affaires de la SNCF s'ébauche : d'un côté, des trains classiques qu'elle a délibérément dévitalisés ; de l'autre, des lignes de TGV à leur tour rattrapées par la chute de la fréquentation.

De l'automutilation à la vampirisation, il n'y a qu'un pas. L'entreprise propose désormais des services de voiture à domicile, de covoiturage, d'autocars réguliers, qui concurrencent ses propres trains. Elle recommande aux autorités régionales le remplacement des trains par des autocars, alors que l'expérience montre que ce type de substitution engendre des pertes de trafic. « *La direction de la SNCF a un discours de plus en plus décomplexé sur le remplacement des trains par des autocars* », confirme M. Hervé Gomet, élu de la CGT au Conseil économique, social et environnemental de la région. En diluant l'activité ferroviaire dans une offre plus globale de « mobilité » (6), la SNCF aligne sa politique sur le consensus pro-route qui règne parmi les milieux dirigeants. Le choix politique implicite consiste à réduire le réseau ferré aux LGV, à leurs prolongements et à quelques axes Intercités, fret ou régionaux à fort potentiel « spontané », avec comme alibi l'affichage de grands projets d'une utilité douteuse, comme la ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin.

Le défi, pour la société civile, est de réinventer un avenir pour le rail, à l'encontre du déclin organisé par l'État et la SNCF.

Vincent Doumayrou

Journaliste. Auteur de *La Fracture ferroviaire*, Éditions de l'Atelier, Ivry-sur-Seine, 2007.

(1) France Inter, 5 janvier 2015.

(2) Selon l'éco-comparateur de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), pour un trajet de 500 kilomètres, le TGV émet dix-huit fois moins de CO2 et consomme sept fois moins d'énergie que l'autocar.

(3) Ce témoignage ainsi que toutes les données de ce paragraphe sont extraits de « Bouchons autour de Lille : le grand ras-le-bol ! », *Nordway Magazine*, Lille, janvier 2013.

(4) Le site du débat public : <http://regl.debatpublic.fr>

(5) Cabinet Degest - CCE/SNCF, *Études transversales et axes ferroviaires*, Paris, 7 juillet 2005.

(6) Lire Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier, « [Prisonniers de la mobilité](#) », *Le Monde diplomatique*, janvier 2015.