



## ÉCONOMIE

## Trains à deux vitesses : réformer sur toute la ligne

23 juillet 2013 à 21:46



Un TGV de la SNCF. (Photo Sebastien Bozon. AFP)

**ENQUÊTE** ➔ **Après trente ans de «tout-TGV», le gouvernement semble décidé à inverser la tendance.**

Par **JEAN-CHRISTOPHE FÉRAUD**

«*Le train du quotidien*», celui qui ne roule pas à 320 km/h mais qui part et arrive à l'heure. Celui qui transporte ses passagers, citadins, banlieusards ou provinciaux en toute sécurité, avec égard et à un prix abordable. Celui qui dessert aussi les petites gares jusqu'au fin fond de la Creuse ou du Périgord... c'était la promesse numéro 28 du candidat Hollande, et cela devient urgent.

Même si l'enquête n'a pas encore pointé les causes précises de l'accident, le déraillement, le 12 juillet, du train Intercités TéoZ 3657 en gare de Brétigny, qui a fait six morts, a remis un violent coup de projecteur sur cet engagement présidentiel passé inaperçu. «*Il faut rester prudent, cet accident n'est pas forcément un symptôme, mais la catastrophe a agi comme un révélateur du déséquilibre ferroviaire entre la France des TGV et celle des trains Intercités*», estime le député PS Gilles Savary, rapporteur de la future réforme du rail.

**Galériens.** La prise de conscience ne date pas du drame. Tragique coïncidence, trois jours avant l'accident de Brétigny, le Premier ministre annonçait une commande de 500 millions d'euros pour remplacer précisément ces trains TéoZ vieillissants. «*Entre les TER et les TGV, les Intercités doivent impérativement prendre toute leur place*», ajoutait même Jean-Marc Ayrault. Manière de reconnaître que la SNCF a longtemps délaissé ces trains utilisés par des millions de Français, mais tellement moins rentables que les TGV. Après trente ans de «tout-TGV», le gouvernement semble décidé à réduire la «*fracture ferroviaire*» entre voyageurs à grande vitesse et galériens du tortillard. Il a décidé de suivre les recommandations du rapport «*Mobilité 21*», piloté par le député PS Philippe Duron, qui vont dans ce sens. Exit la «*logique des grands projets pharaoniques*» du «tout-TGV», priorité à «*la desserte ferroviaire de proximité*», a tranché Ayrault le 9 juillet. Enterrés les projets de lignes à grande vitesse (Bordeaux-Hendaye, Paris-Clermont, Poitiers-Limoges, Marseille-Nice...) promises sous Sarkozy, sans le premier sou pour financer les 250 milliards nécessaires : après les quatre LGV en chantier pour 2017 (Tours-Bordeaux, Metz-Strasbourg, Le Mans-Rennes, Nîmes-Montpellier), seule la LGV Bordeaux-Toulouse verra le jour d'ici à 2030 (*Libération du 28 juin*). Car, même en rêve, l'Etat n'a plus les moyens de la grande vitesse. Le maître d'œuvre Réseau ferré de France (RFF) est déjà surendetté à hauteur de 32 milliards d'euros. Et sa dette risque de grimper à 60 milliards en 2025 si la réforme ferroviaire en cours prévoyant des économies avec la SNCF ne colmate pas l'hémorragie. La SNCF affiche, elle, 7 milliards de dettes. Et les collectivités qui voulaient leur TGV jettent l'éponge.

**Lever le pied.** L'amélioration du «train du quotidien» est en revanche à la portée des maigres finances publiques et ce ne sera pas un luxe. Au lendemain de l'accident, l'Association des voyageurs-usagers du chemin de fer (Avuc) dénonçait carrément «*des trains poubelles*». Sans faire de liens entre l'état du matériel et le déraillement, Savary

ne mâche pas non plus ses mots sur ces fameux Téoz : *«Nous avons les pires trains Intercités d'Europe, c'est le résultat de la priorité absolue donnée par la SNCF à la grande vitesse pendant trois décennies»*, tonne ce grand spécialiste du rail interrogé par *Libération*. Même constat sur l'état du réseau hors TGV : *«Aujourd'hui, plus de 3 000 km de lignes sont ralenties pour des raisons d'insécurité liées au vieillissement du réseau.»*

C'est RFF qui fait savoir, ici et là, aux conducteurs de la SNCF qu'il faut lever le pied car la ligne n'a pas été rénovée et n'est plus capable d'assumer certaines vitesses. Jacques Auxiette, auteur d'un rapport au nom de l'Association des régions de France (ARF), épingle *«le délitement du réseau en régions»* : *«Chez moi, sur certaines portions comme Nantes-Pornic ou Nantes-Cholet, il arrive que le train roule à 50 km/h au lieu de 200 par mesure de sécurité ! L'Etat a abandonné ces lignes jugées non rentables par RFF», s'insurge le président du conseil régional des Pays de la Loire.*

*Mais le président de la SNCF, Guillaume Pépy, assure que «la sécurité du réseau ferroviaire ne s'est pas détériorée» durant la dernière décennie. Et celui de RFF, Jacques Rapoport, parle «d'efforts sans précédent» pour moderniser le réseau. Depuis un rapport alarmant de l'Ecole polytechnique de Lausanne, RFF a mis les bouchées doubles, avec 2 milliards d'euros de travaux par an depuis 2008. «70 millions d'euros ont été investis cette année sur la ligne Paris-Limoges», où l'accident de Brétigny est survenu, rappelle-t-on. Mais le renouvellement des voies se fait à un rythme de draisine : 1 000 km par an, sur les 30 000 km que compte le réseau...*

**Rénover.** Alors l'Avuc réclame à RFF la carte précise du système ferroviaire français, avec ses points noirs et ses zones rouges : *«En tant que voyageurs, nous voulons savoir avec quoi on roule et sur quoi on roule»*, explique son porte-parole, Willy Colin. Mais RFF comme la SNCF risquent de se faire prier. *«Je respecte la culture cheminote, mais c'est un Etat dans l'Etat. Le Parlement et le gouvernement doivent se réapproprier la politique ferroviaire de la nation»*, estime Jacques Auxiette. Avec la fin du «tout-TGV», il faut rénover les Intercités et les rails. Mais aussi, peut-être, lancer ce *«train d'équilibre du territoire»* qui s'intercalerait entre le TGV et l'Intercités : *«En roulant à 250 km/h, il mettrait treize minutes de plus pour relier Bordeaux-Hendaye qu'un train à grande vitesse, mais cela coûterait 5 milliards de moins qu'une nouvelle LGV !»* assure Gilles Savary.

Guillaume Pépy, qui vient d'être reconduit pour cinq ans à la SNCF, semble avoir compris que le temps du TGV conquérant est derrière lui : *«Le train du quotidien, cela fait cinq ans qu'il en parle»*, assure son entourage. Le Parlement, qui examinera à l'automne la nouvelle loi ferroviaire prévoyant de réunifier SNCF et RFF pour faire des économies, a en tout cas bien l'intention de jouer les contrôleurs du nouvel équilibre ferroviaire.