

– l'initiative d'une collectivité territoriale dans le cadre d'une convention avec la SNCF. C'est de loin le cas le plus fréquent : 19 lignes sont concernées totalisant 360 km.

L'annexe n° 7 présente une analyse détaillée du contexte de ces réouvertures et de leur devenir après quelques années de fonctionnement. Ces observations détaillées permettent de tirer quelques enseignements utiles sur les conditions de fonctionnement d'une ligne (réouverte, ou par extension maintenue) en milieu peu dense :

- lorsque l'implication politique locale et régionale est faible, la probabilité d'échec est forte ;
- une infrastructure en piteux état constitue un handicap grave pour la pérennité ou le développement de la desserte ferroviaire (Nîmes-Le Grau du Roi) ;

– l'existence d'un potentiel touristique est un facteur favorable, mais non suffisant pour le succès commercial de la desserte.

Hiérarchisation de l'infrastructure ferrée selon ses performances et les trafics supportés

L'électrification des lignes

Le réseau électrifié de la SNCF comportait au 31/12/95, 13 890 km de lignes (y compris 1 253 km de LGV).

L'électrification concerne environ 40 % du réseau classique.

Le tableau ci-dessous détaille la composition du réseau classique électrifié et la carte n° 11 localise les voies électrifiées.

Type de réseau	Kilométrage total	Kilométrage électrifié	% électrifié
Réseau exclusivement voyageurs	1 672	320	19 %
Réseau mixte voyageurs/marchandises	23 423	11 760	50 %
Réseau exclusivement marchandises	8 490	760	9 %
LGV	1 050	1 050	100 %

(situation 1993)

Le trafic global voyageurs et marchandises

La notion d'unité de trafic est un indicateur de synthèse de l'ensemble de l'activité de l'infrastructure, qu'il s'agisse de trafic voyageurs ou marchandises.

Par unité de trafic, il faut entendre une tonne-kilomètre ou un voyageur-kilomètre, que celui-ci soit régional ou express. Le fait d'additionner « pêle-mêle » des tonnes et des voyageurs est une pratique courante au sein de la société nationale.

Elle permet de mesurer l'activité commerciale globale d'une ligne. Le rendement financier des prestations se mesure d'ailleurs en centimes par voyageurs/km ou par tonne/km et, du point de vue technique, en raison du poids des voitures voyageurs, il y

a une certaine analogie entre le tonnage des trains et la production commerciale des trains de voyageurs et de marchandises.

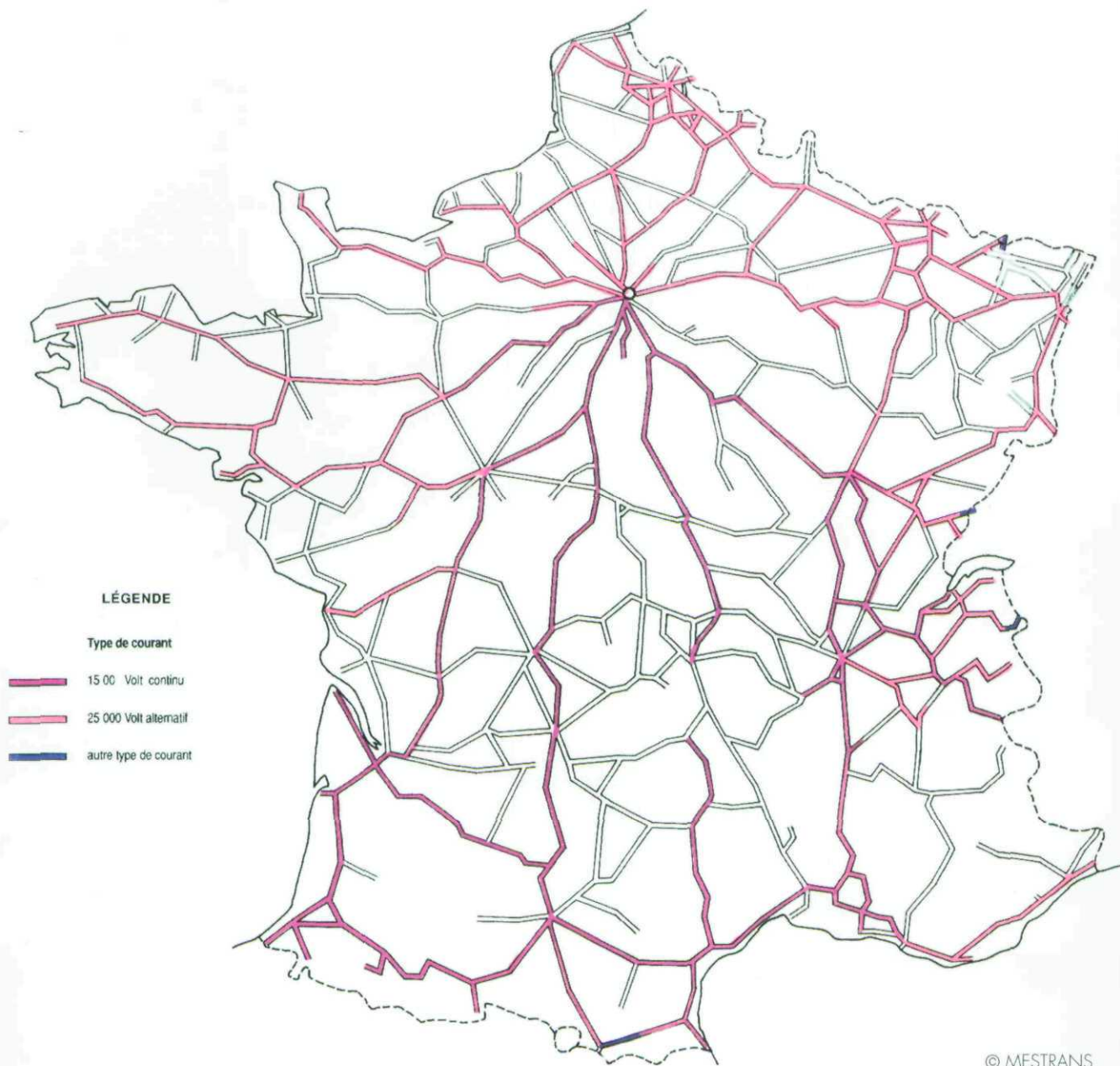
Le débit d'une ligne en nombre total d'unités de trafic est donc le meilleur indicateur du rendement commercial et *grasso modo* financier (à une double réserve près que plus le trafic est lourd ou la vitesse élevée, plus les charges d'entretien sont élevées. Le rapport coûts-recettes des différents types de trains n'est pas identique).

La carte n° 12 offre donc une image relativement précise et significative de l'état du réseau ferroviaire national. C'est pourquoi, la légende ne représente que quatre catégories de valeurs :

Plus de 10 000 unités de trafic :

– On constate, quelle que soit l'origine de ce trafic, voyageurs ou marchandises, express ou régional, que, si le total dépasse

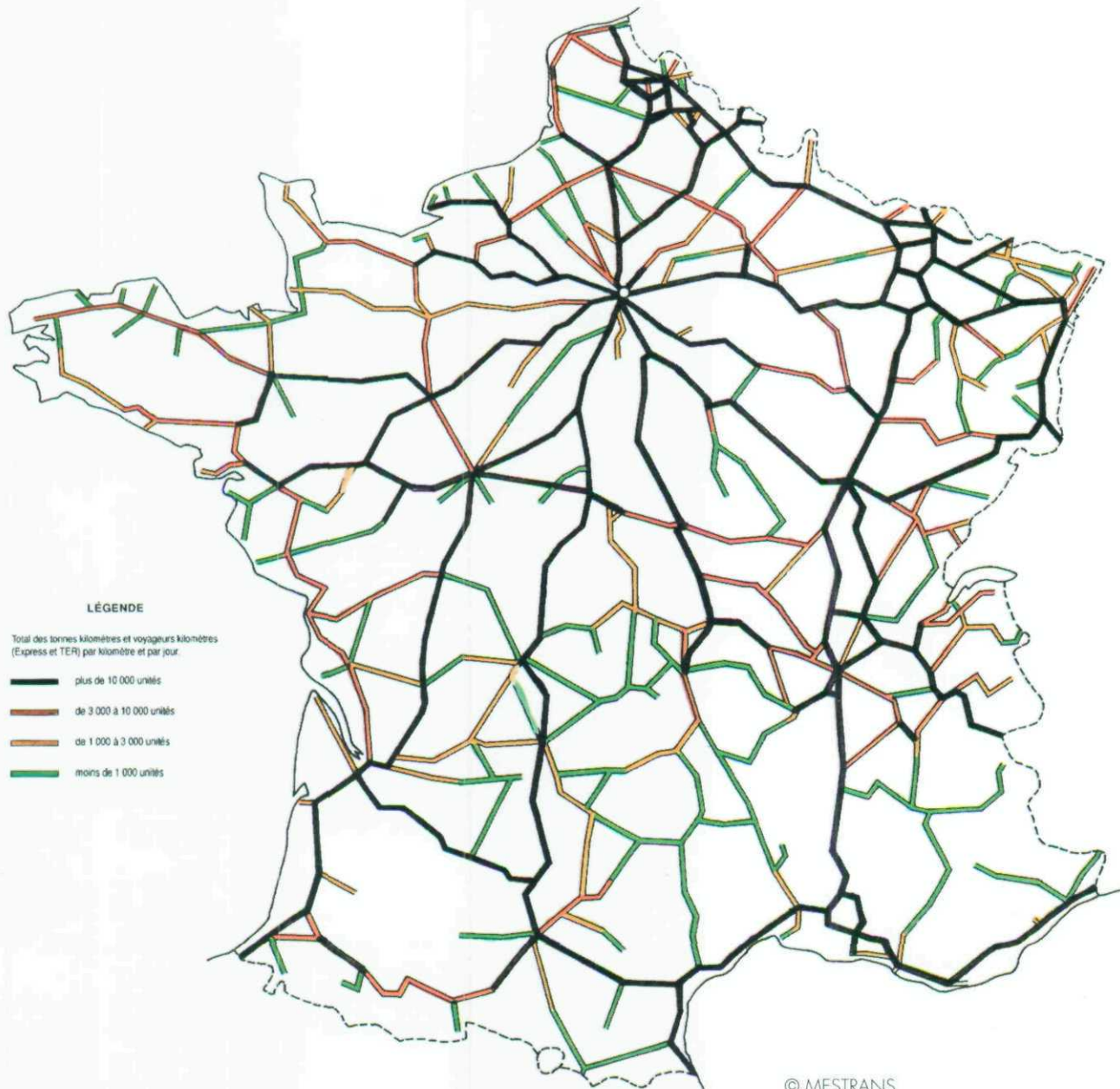
Carte 11
Réseau ferroviaire électrifié



© MESTRANS

Carte 12

Unités de trafic sur le réseau ferroviaire national



10 000 unités, la rentabilité et l'avenir de la ligne sont assurés à moyen terme (la marge d'approximation sur le rendement financier du trafic et les charges d'exploitation étant compensées par le fait de choisir une valeur plancher relativement élevée).

3 000 à 10 000 unités de trafic :

– Il s'agit de lignes qui ont une forte probabilité de s'intégrer dans un réseau national cohérent sur le plan de la desserte du territoire et vraisemblablement relativement rentables.

De 1 000 à 3 000 unités de trafic :

– Il s'agit d'un réseau, dont l'avenir commence à être incertain, sur lequel la SNCF, compte tenu de sa situation financière, sera peu encline à investir et dont le maintien risque de dépendre un jour ou l'autre par conséquent de la volonté des collectivités territoriales de s'y investir à la fois dans un sens politique et financier.

En dessous de 1 000 unités de trafic :

– Il s'agit là de lignes qui n'entrent dans aucun des trois types de domaine d'intervention de la SNCF, qui n'ont pas de trafic suffisant pour que le total dépasse ce seuil minimum de 1 000 unités. Il s'agit en général de lignes où le trafic marchandises est aujourd'hui extrêmement faible. Par exemple : Toulouse-Auch, malgré un débit régional très honorable (près de 700 voyageurs par km et par jour).

On retrouve dans le réseau de base des sections écoulant plus de 10 000 unités de trafic, les principales radiales voyageurs complétées par les principales rocade marchandises, notamment : Lille-Strasbourg, Dijon-Toul, Nantes-Lyon, Lyon-Strasbourg. Ce réseau est ramifié, surtout dans la moitié orientale du pays. Il s'avance toutefois relativement peu profondément en direction de l'Ouest.

L'ensemble des lignes ayant de 3 000 à 10 000 unités complètent assez largement ce réseau de base, notamment dans la région Rhône-Alpes, à distance de Paris sur la rocade passant par Tours, Dijon, Reims et Rouen, ainsi que dans l'Ouest en Bretagne, en Poitou-Charentes et sur les transversales Nantes-Bordeaux et Toulouse-Bayonne.

Les lignes n'ayant que 1 000 unités de trafic, relativement peu nombreuses sont présentes sur l'ensemble du territoire, et ne constituent pas des ensembles géographiques régionaux. Parmi les plus importantes d'entre elles il faut citer : Paris-Granville, Bourges-Montluçon et une grande partie de la transversale Clermont Ferrand – Limoges-Bordeaux.

Les lignes ayant moins de 1 000 unités de trafic sont majoritairement situées dans le Massif Central et les Alpes, mais on en trouve aussi dans pratiquement toutes les régions françaises.

Le nombre de trains quotidiens en circulation par tronçon

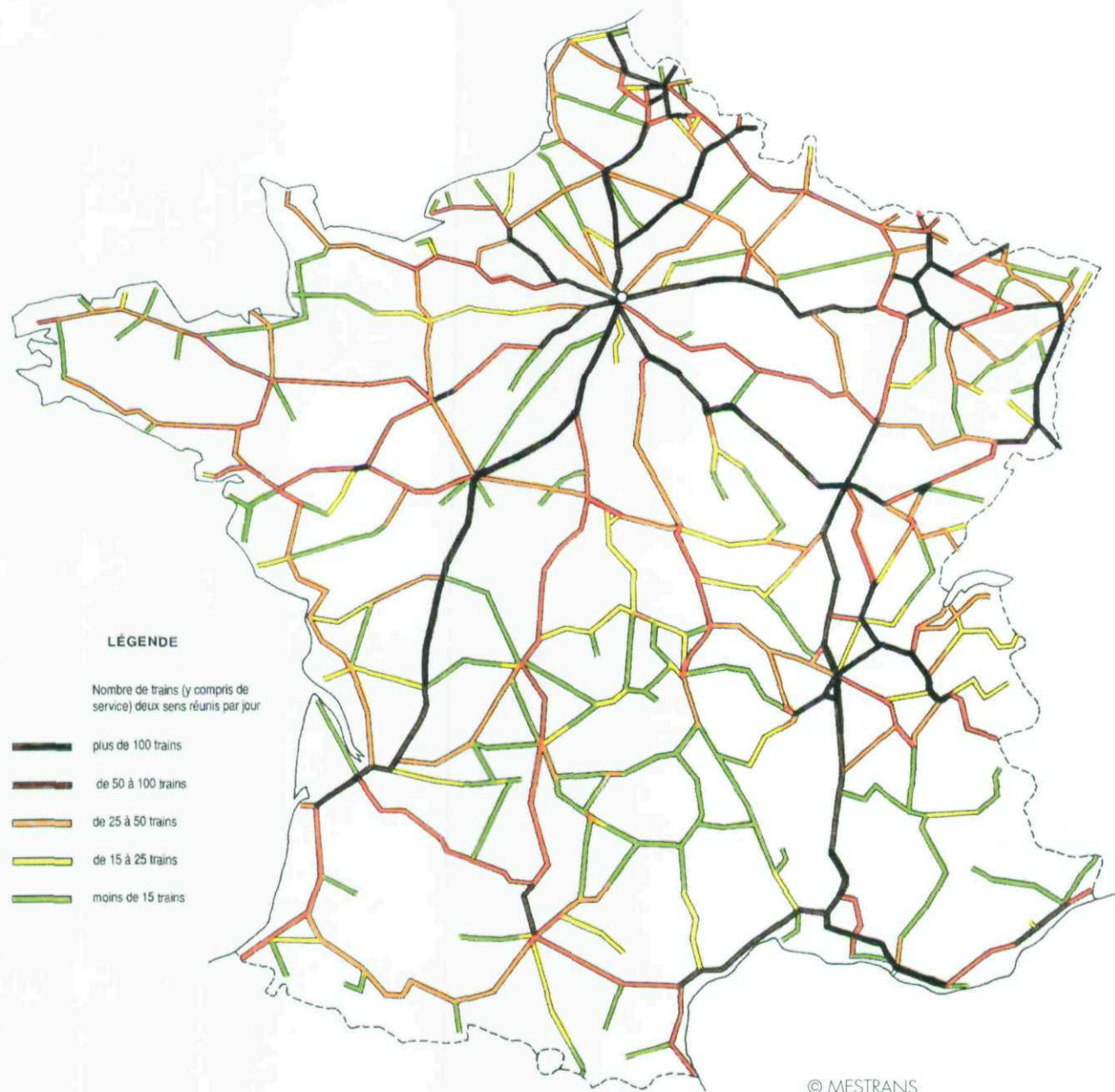
La carte n° 13 indique le nombre de trains, y compris de service, deux sens réunis, circulant sur chacune des sections.

Le seuil de 100 trains par jour sélectionne les axes les plus chargés du réseau français. Le nombre de sections concernées est relativement limité. Bien des axes majeurs du réseau ferroviaire, qu'ils soient radiaux ou transversaux, ne dépassent pas le seuil des 100 trains par jour, tout en assurant plus de 10 000 unités de trafic. Citons par exemple : Paris-Nantes, Paris-Rennes et Paris-Toulouse, la transversale Bordeaux-Narbonne, ainsi que Lille-Thionville.

Pour constituer un réseau cohérent couvrant l'ensemble du territoire, il faut en fait y ajouter les sections parcourues quotidiennement par 50 à 100 trains. On trouve alors le réseau constitué des principales radiales et des quelques transversales majeures du pays. Ne figurent toutefois dans ce réseau ni l'intégralité de la transversale Nantes-Lyon, ni celle de la transversale Strasbourg-Lyon.

Un certain nombre de lignes ne sont parcourues que par un nombre de trains relativement moyen (entre 25 et 50 trains

Carte 13 Circulation des trains sur le réseau ferroviaire national



par jour). On y trouve notamment la grande rocade transversale du Bassin Parisien, ainsi que Toulouse-Bayonne et Nantes-Bordeaux.

Les sections de lignes parcourues par moins de 25 trains par jour constituent le réseau ferroviaire ayant un avenir incertain. Parmi elles, les lignes avec moins de 15 trains par jour sont concentrées dans le Massif Central et dans le Sud des Alpes. Toutefois, la présence de ces sections sur l'ensemble du territoire aussi bien au Nord qu'à l'Est ou l'Ouest peut être notée.

Le réseau actuel : le niveau de service en termes de désenclavement

Dessertes ferroviaires et dessertes routières du réseau SNCF

Le réseau voyageurs SNCF comprend non seulement l'ensemble des lignes ferrées sur lesquelles circulent des trains, mais aussi un ensemble de liaisons routières, dont la longueur s'est progressivement développée depuis le milieu des années soixante.

Sur une grande partie du réseau SNCF existe aujourd'hui une exploitation voyageurs « mixte » (ferroviaire et routière).

Celle-ci relève de quatre types :

- Cohabitation sur le même itinéraire de circulations ferroviaires et routières régionales comme par exemple entre Nîmes et le Grau du Roi.

- Substitution hebdomadaire d'une desserte de week-end routière à une desserte de semaine ferroviaire comme entre Mulhouse et Krüth.

- Substitution saisonnière d'une desserte estivale ferroviaire à une desserte hivernale routière comme entre Nantes et Pornic.

- Superposition d'une desserte express ferroviaire et d'une desserte régionale routière comme par exemple entre Is-sur-Tille et Toul.

Les lignes routières voyageurs SNCF ont connu une grande extension à la fin des années soixante.

Depuis la mise en œuvre de la décentralisation et la LOTI, des transports collectifs en faveur des collectivités locales un triple mouvement s'est produit :

- Passage sous compétence départementale, avec abandon de la maîtrise et de la tarification commerciale de la SNCF, d'un certain nombre de liaisons routières comme par exemple dans le Morbihan ou dans le Calvados.

- Création ou passage sous tarification mixte (interne départementale, de transit SNCF) de liaisons routières comme par exemple Quimper-Camaret.

- Création de dessertes routières nouvelles de rabattement sur le réseau national, sous tarification SNCF (Chateaubriant-Angers, Millau-Montpellier), éventuellement particulière (Annonay-Lyon) ou départementale (Périgueux-Angoulême, Roanne-Montchanin).

De plus, il existe des dessertes routières SNCF « Express » (c'est-à-dire du domaine commercial non conventionné par les collectivités locales) comme par exemple la liaison Nantes-Poitiers.

Le développement des dessertes routières SNCF a été fortement induit par la recherche d'économies financières : les trains les plus déficitaires étant remplacés par des autocars, d'une taille plus adaptée au trafic réel et surtout d'un coût de production bien moins élevé. L'organisation de dessertes routières de rabattement a pu également être utilisée pour compenser la fermeture de certaines gares peu fréquentées, la clientèle ayant alors accès, par le service de rabattement à la première gare maintenue en service.

L'omniprésence du réseau ferré dans l'ensemble du territoire métropolitain

Le réseau voyageurs actuel dessert la totalité des départements français à l'exception de l'Ardèche qui, depuis l'été 1973, est privé de toute desserte voyageurs, (suppression du service voyageurs sur Lyon-Nîmes via la rive droite du Rhône).

Le nombre de départements privés de toute desserte quotidienne avec la capitale est étonnamment faible. Il s'agit là, d'un phénomène qui mérite d'être souligné, car il va bien au-delà d'une signification technique et commerciale, mais prend une valeur politique et symbolique.

Sur les 87 départements provinciaux, ceux sans liaison directe quotidienne avec Paris se comptent sur les doigts d'une seule main (Alpes de Haute Provence, Ardèche, Gers, Vendée). Bien souvent si le chef-lieu

départemental n'est pas directement desservi (Manche, Landes, Lozère, Creuse, Haute-Loire, Corrèze, Jura) une ou plusieurs autres localités du département sont gare (s) d'arrêt d'un train direct de Paris. Cherbourg, Carantan et Valogne pour la Manche, Dax pour les Landes, Langogne pour la Lozère, Brive pour la Corrèze, La Souterraine pour la Creuse, Arvant, Brioude et Langeac pour la Haute-Loire, Dole pour le Jura.

En matière de desserte ferroviaire du maillage urbain national, toutes les agglomérations de plus de 45 000 habitants disposent actuellement d'une desserte ferroviaire (120 villes).

Sur les quatre agglomérations ayant de 30 000 à 45 000 habitants, seulement deux ne disposent pas de desserte ferroviaire : Carpentras (41 000 habitants) Draguignan (37 000 habitants).

Le tableau ci-après donne la structuration par classe de taille.

Taille	Nombre d'agglomérations	Agglomérations enclavées	%
20 000 à 30 000 hab	60	8 ⁽¹⁾	13
15 000 à 20 000 hab	53	10 ⁽¹⁾	19
10 000 à 15 000 hab	130	32	25
5 000 à 10 000 hab	425	118	28

1) dont Dinard, Louviers, Villeneuve-sur-Lot, Pertuis, à considérer comme pratiquement desservies via Saint Malo, Val-de-Reuil, Penne-l'Agenais et Meyrargues.

On peut donc affirmer qu'aujourd'hui il y a peu d'agglomérations de plus de 15 000 habitants enclavées sur le plan ferroviaire.

Le chemin de fer, arrivé dans tous les recoins du territoire sous la III^e République au même moment que l'école et la poste, est perçu comme un service public garant du désenclavement des campagnes, traitant sur un pied d'égalité minimum les territoires quelles que soient leurs caractéristiques physiques, humaines et économiques.

C'est une donnée de base qui demeure vivace dans l'inconscient collectif, même si la route fait l'objet de tous les soins actuels en matière d'effort financier de désenclavement.

C'est en vertu du « droit au désenclavement », que de nombreux habitants et de nombreux élus se sentent menacés par les risques de fermeture de lignes évoqués régulièrement dans les projets de la SNCF (projet de contrat de Plan).

Le réseau actuel : identification des lignes menacées d'une possible fermeture

S'il doit effectivement y avoir fermetures de lignes dans le réseau voyageurs SNCF, ces fermetures ne s'effectueront pas au hasard, mais bien en fonction d'un certain nombre de critères techniques, économiques et politiques.

L'analyse des principaux critères permet d'identifier des lignes et des cantons les plus menacés.

Les critères de fragilité des lignes

Quatre critères principaux peuvent être identifiés, qui permettent d'évaluer la fragilité des lignes voyageurs actuels. Ils sont illustrés dans les cartes suivantes.

L'absence de dessertes « grandes lignes »

L'absence de desserte « grandes lignes » sur une liaison fragilise les dessertes régionales. En effet, le transfert sur route des dessertes régionales signifie la suppression de toute desserte voyageurs.

Les économies à attendre d'une telle suppression sont importantes dans la mesure où le niveau d'entretien d'une voie ferrée uniquement ouverte au trafic marchandises (même par train complet) est bien moindre que celui d'une ligne supportant encore une desserte voyageurs.

L'absence de dessertes grandes lignes joue donc comme facteur incitatif à la sup-

pression de la desserte régionale. Les liaisons qui supportent uniquement des dessertes régionales sont identifiées sur la carte n° 14, en distinguant les dessertes TER (conventionnés par les régions) et les dessertes EIR qui restent du domaine de l'État.

Un trafic marchandises faible ou nul

La rentabilité d'une ligne ferroviaire s'obtient en répartissant les coûts d'infrastructures (investissement et entretien) sur les deux types de trafic que la ligne est à même à assurer : les voyageurs et les marchandises. Cette répartition est d'autant plus importante qu'il existe une complémentarité horaire entre les deux types de trafic.

L'existence d'un réseau constitué de lignes ouvertes au service voyageurs qui n'ont un trafic marchandises que faible ou nul est donc une source de préoccupation grave pour le devenir du réseau ferroviaire national. La carte n° 15 identifie les liaisons qui ont un trafic marchandises particulièrement faible : leur concentration dans les secteurs les plus ruraux (Massif central, Haute-Loire) et les plus montagneux, est particulièrement importante.

Un taux faible de couverture financière

Il existe actuellement 500 dessertes régionales (TER ou EIR). Sur ce total, une dizaine seulement sont bénéficiaires : presque toutes sont situées en Île-de-France.

Environ la moitié ont un taux de couverture inférieur à 30 %.

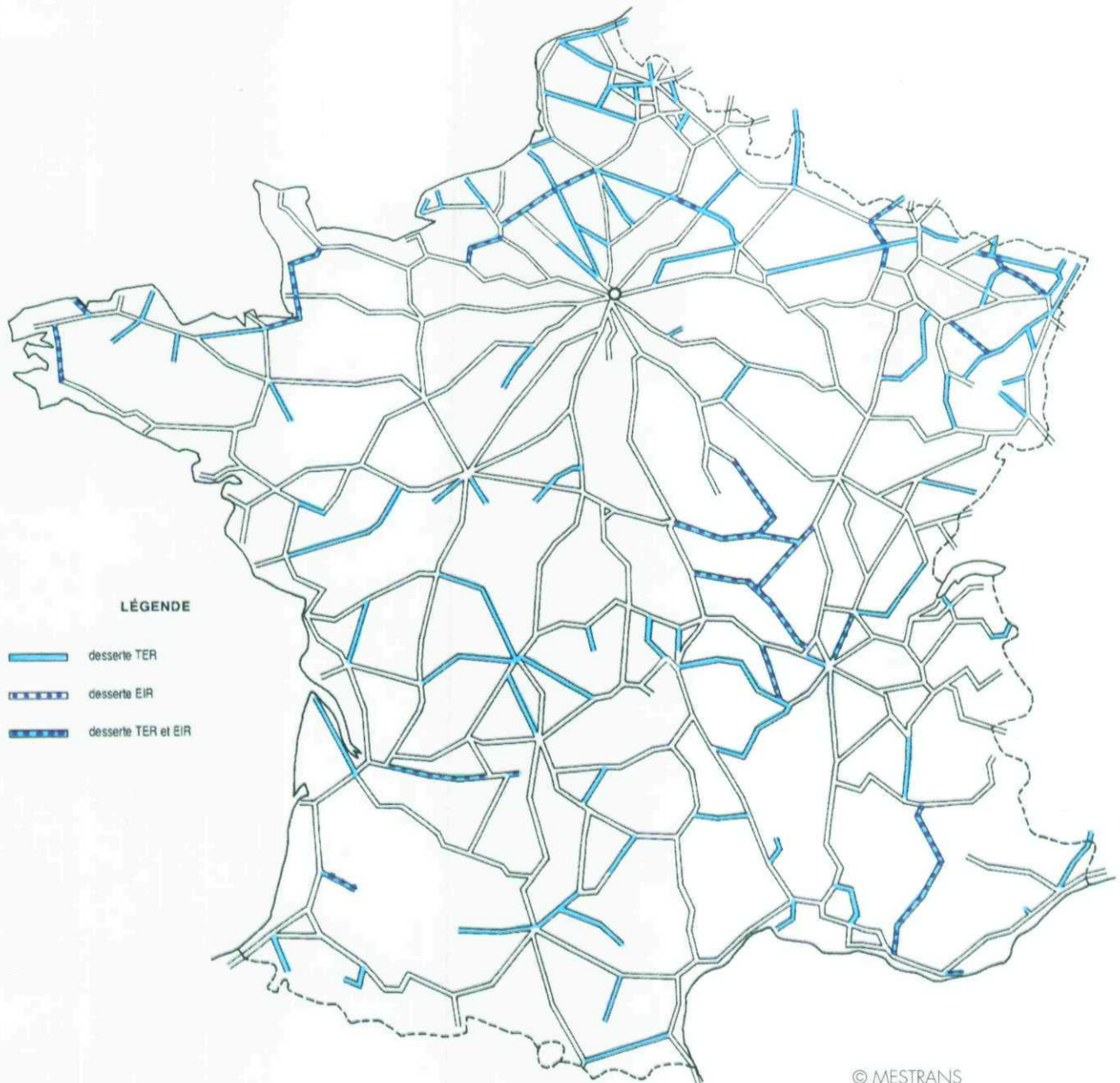
Analysées du point de vue du kilométrage :

- environ 6 000 km ont un taux de couverture inférieur à 20 % (dont 2 600 km n'ont pas de liaisons express, 1 800 km concernent les grandes liaisons d'aménagement du territoire) ;

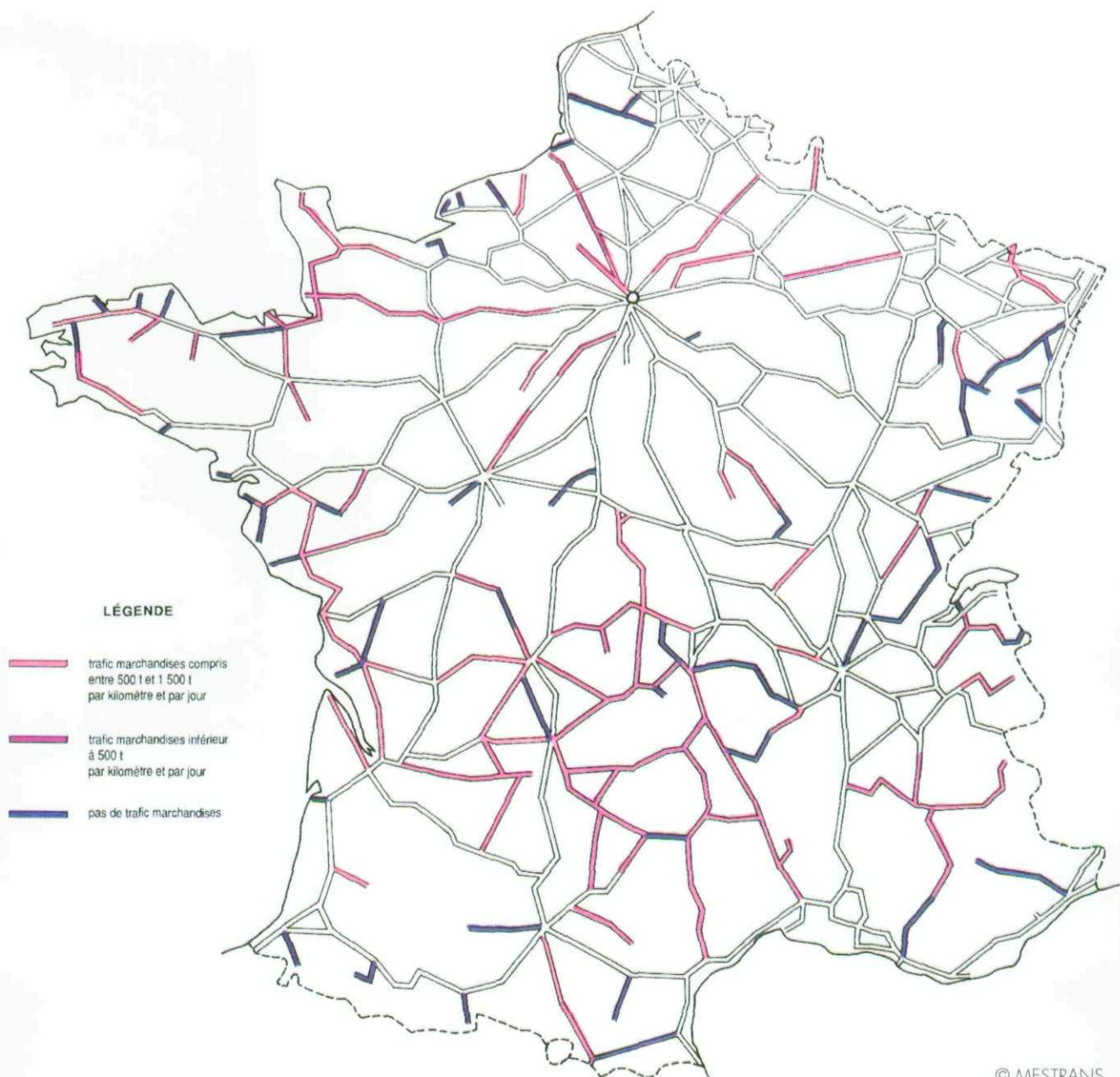
- environ 12 000 km ont un taux de couverture inférieur à 30 %.

Carte 14

Lignes à desserte exclusivement régionale



Carte 15 Lignes voyageurs avec trafic marchandises faible ou nul



© MESTRANS

La carte n° 16 permet de situer l'importance des dessertes régionales à faible couverture des dépenses. Bien entendu ce critère financier est un handicap très sérieux pour la survie de ces lignes dans la logique d'assainissement financier de l'activité ferroviaire : leur survie est fortement tributaire de leur prise en charge par les collectivités territoriales ou de l'existence d'autres motifs de maintien.

La faiblesse du nombre moyen de citadins par kilomètre

Cet indice de l'intensité du marché potentiel des lignes régionales est obtenu en rapportant la population des unités urbaines desservies à la longueur de la ligne. Cet indicateur ne préjuge pas du potentiel de trafic inter-régional dont peuvent bénéficier certains axes, mais il permet d'identifier l'importance du potentiel local dans une éventuelle décision de maintien ou de fermeture de la ligne. La carte n° 17 montre une relative dispersion sur le territoire des lignes à faible potentiel de citadins.

Identification des lignes menacées de possible fermeture

La carte n° 18 dresse la synthèse des analyses et réflexions développées critère par critère. Elle permet de distinguer les liaisons qui, pour diverses raisons, ne devraient pas être touchées par des mesures de fermeture de ligne et divers groupes de liaisons qui peuvent pour leur part être considérées comme menacées.

La pérennité du réseau majeur ne fait aucun doute, aussi bien pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs

Sur les axes marchandises majeurs, l'avenir de la ligne est assuré par le trafic fret, seul est en question l'avenir du trafic voyageurs.

- Sur Saumur-Thouars la desserte régionale, seule présente, paraît condamnée bien que la ligne soit électrifiée.

- Sur Lille-Thionville-Strasbourg, la desserte grande ligne paraît bien menacée entre Aulnoye et Charleville, comme entre Sedan et Longuyon. Les dessertes régionales sur cette dernière section sont également menacées.

- Sur Toul-Dijon il paraît difficile d'envisager la suppression des liaisons Lorraine-sillon rhodanien au moment même où les liaisons Alsace-sillon rhodanien connaissent un nouveau départ. Tout au plus peut-on considérer comme possible un transfert sur route de Toul-Culmont.

Le maintien de l'activité fret et voyageurs s'imposera de lui-même sur les axes de continuité du réseau majeur, c'est-à-dire sur les maillons Bayonne-Puyoo, Tarbes-Toulouse, Valence-Grenoble, Grenoble-Chambéry, Lyon-Bourg, Saint Amour-Mouchard, Arc-François et Besançon-Belfort.

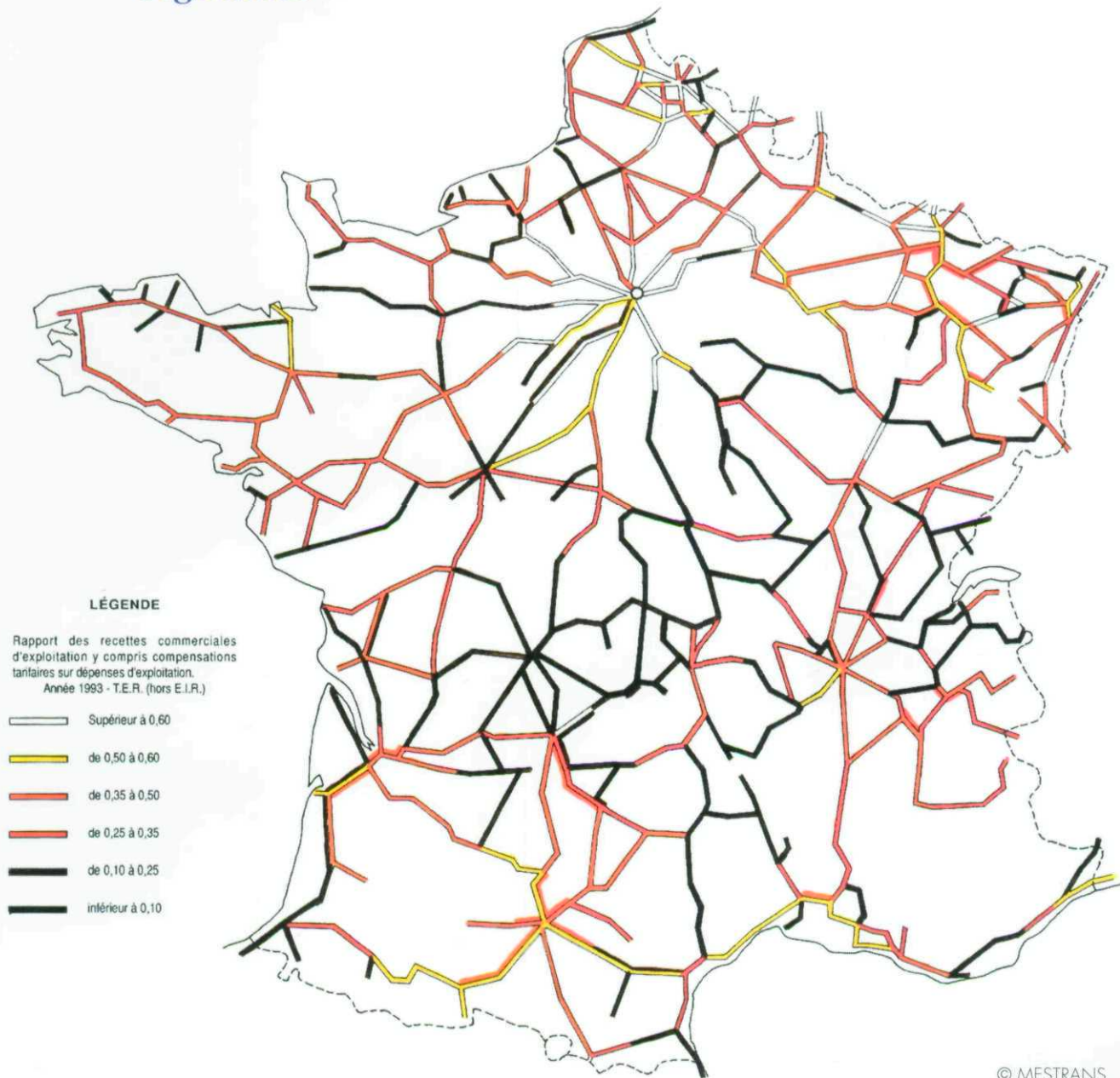
Deux rocades resteront ouvertes au trafic fret : Rouen-Dijon via Amiens-Reims et Chaumont ainsi que Nantes-Lyon via Tours-Moulins et Roanne.

- La première parce que le trafic fret justifie d'ores et déjà à lui seul son maintien et qu'il faut garder des capacités en réserve pour faire face au développement des trafics combinés et conteneurs entre ces régions, ce qui immanquablement conduira à l'électrification des maillons Amiens-Reims et Saint Dizier-Culmont.

- La seconde parce que cette transversale au trafic marchandises encore non négligeable emprunte largement des sections du réseau majeur.

Sur les autres parties de son parcours, les régions ne sont pas prêtes à renoncer à la voie ferrée, particulièrement entre Tours et

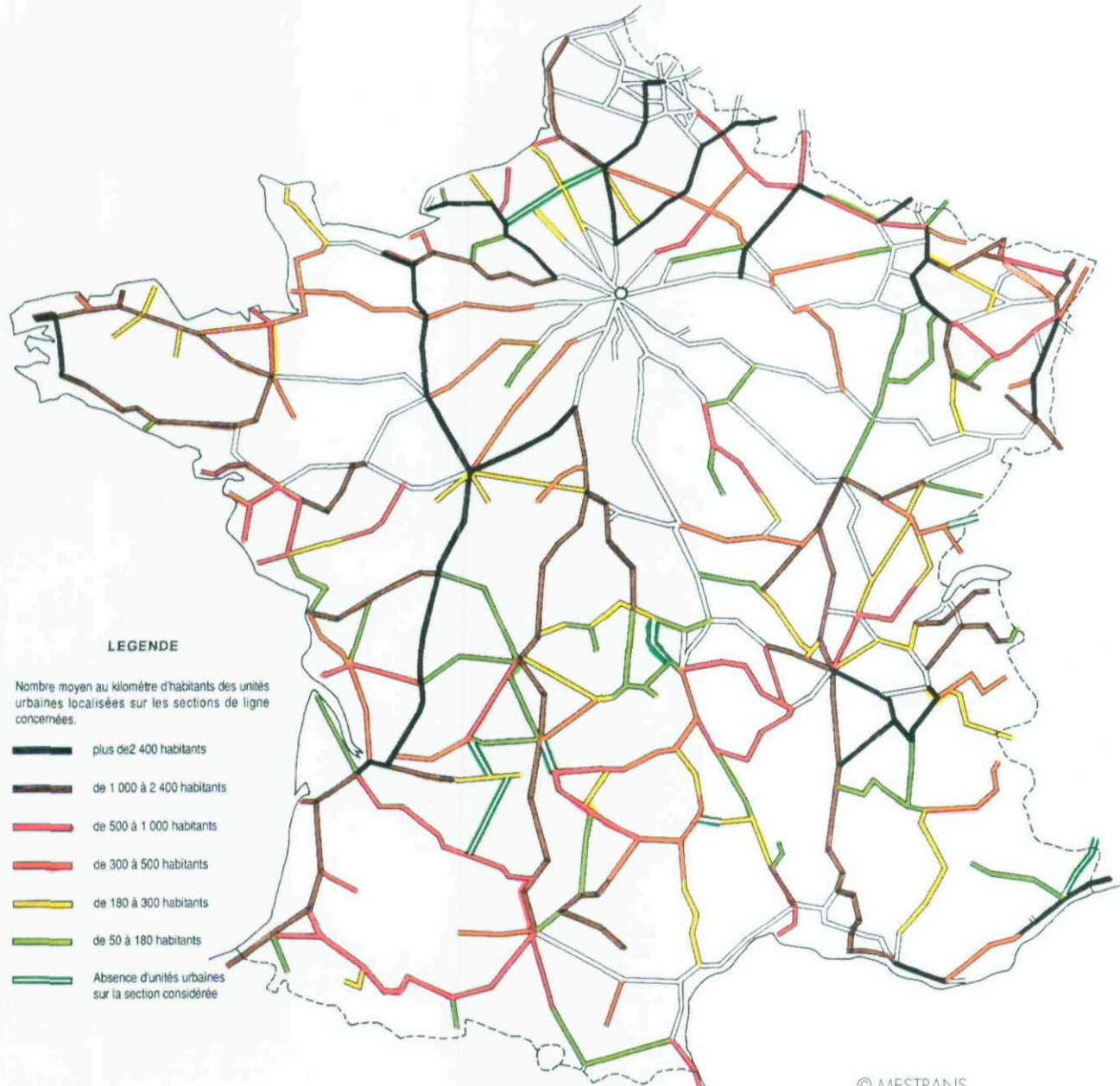
Carte 16 Taux de couverture financière des dessertes ferroviaires régionales



© MESTRANS

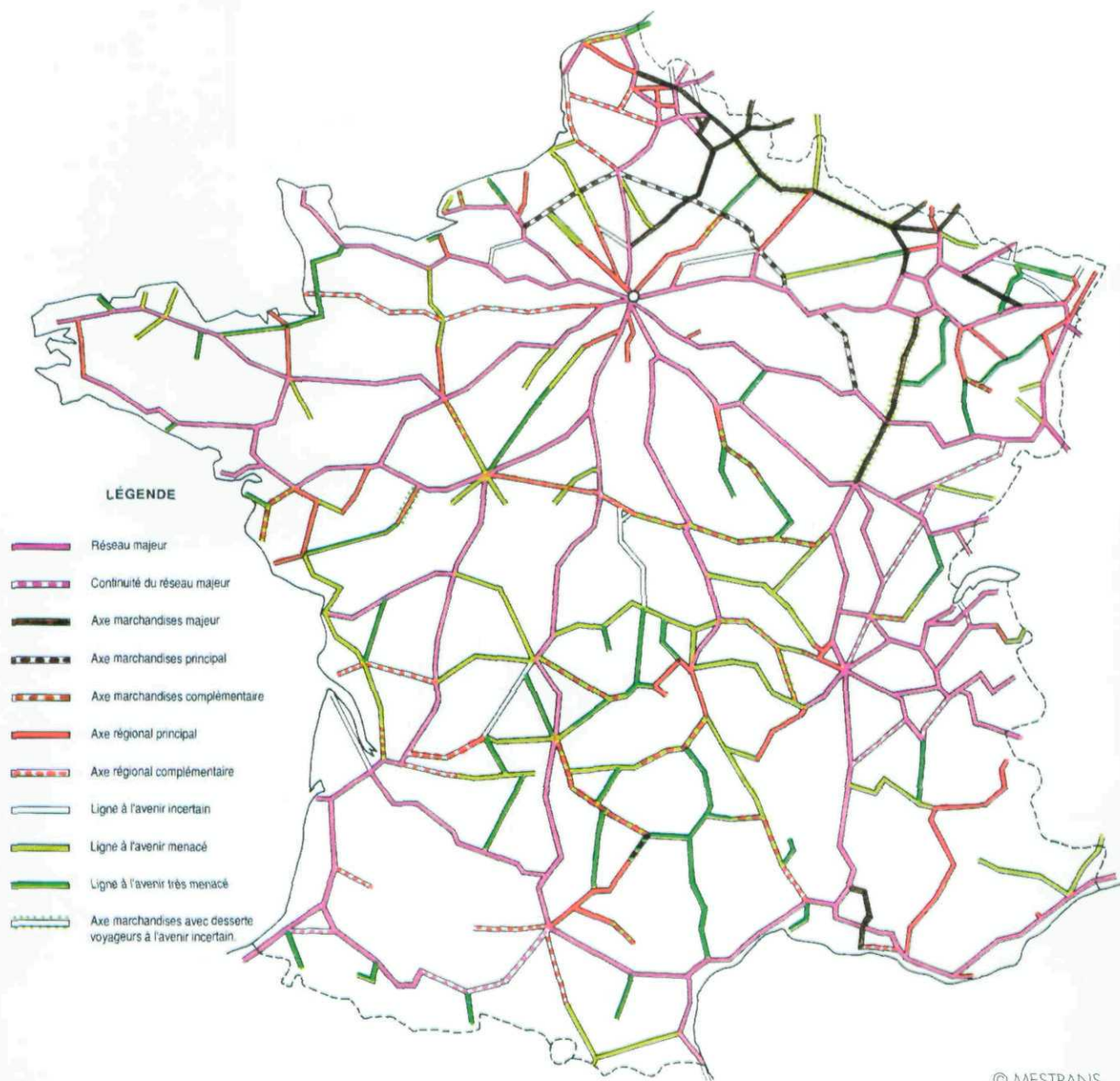
Carte 17

Densités urbaines sur le réseau ferroviaire national



© MESTRANS

Carte 18 Perspectives d'évolution du réseau voyageurs classique



© MESTRANS

Bourges où la région Centre va investir dans l'électrification et la modernisation de la ligne.

Il paraît difficilement concevable dans ces conditions que la section Saint Germain des Fossés-Roanne-Lyon soit abandonnée par la région Rhône-Alpes. Il est probable (mais non certain) que le projet d'électrification Saint Germain-Lyon refera surface si la région Rhône-Alpes suit l'exemple de la région Centre sur Tours-Bourges.

Les liaisons régionales « prises en charge » pour divers motifs

Les liaisons régionales primordiales sont pour ainsi dire « intouchables ». Comment en effet envisager la fermeture de Toulouse-Albi, de Saint Etienne-Le Puy, de Rennes-Saint Malô, de Morcenx-Mont de Marsan, d'Angers-Cholet, de Nancy-Épinal, de Marseille-Briançon ou de Paris-Granville quand on sait l'importance de l'effort d'investissement que les Collectivités Régionales ont ou vont y consentir ?

Le réseau régional complémentaire est constitué des liaisons que les régions considéreront indispensables de conserver et sur lequel elles consentiront tôt ou tard les efforts de modernisation nécessaires pour assurer sa pérennité et la restauration du niveau de compétitivité de l'offre.

Ce qui s'esquisse sur Limoges-Ussel et Mende-Montpellier est révélateur à cet égard. Toutefois, on ne peut exclure que les aléas de la conjoncture n'aboutissent pour certaines d'entre elles à une fermeture en cas d'aggravation concomitante de la situation financière de la SNCF, de l'État et des collectivités locales ;

Il existe trois catégories de lignes classées dans un ordre croissant de risque de fermeture

Au total, ces lignes menacées représentent 10 000 kilomètres environ.

- Les lignes à l'avenir incertain, peu nombreuses avec notamment Limoges-Périgueux et Bourges-Montluçon et Bordeaux-Le Verdon.

- Les lignes à l'avenir menacé.

- Les lignes à l'avenir très menacé.

Parmi ces deux dernières catégories les lignes sans trafic marchandises et sans dessertes grandes lignes quotidiennes représentent plus de 2 000 kilomètres, soit un cinquième du kilométrage total des trois catégories ci-dessus.

Le croisement des trois critères de mauvaise situation financière, d'absence de desserte express et de trafic marchandises aboutit à la carte n° 19 qui identifie les lignes pour lesquelles l'avenir du trafic voyageurs est le plus menacé.

La concentration des dessertes menacées en Poitou-Charentes et Limousin est particulièrement frappante. Le Morvan, le Jura et le Nord des Vosges ne sont pas bien lotis non plus. Les moyennes montagnes non touristiques et les plateaux dépeuplés qui les entourent sont des zones où la pérennité du réseau ferroviaire paraît menacée.

On remarque aussi que toutes les antennes bretonnes, littorales ou intérieures, à l'exception de Rennes-Saint Malô, sont menacées, ainsi que celles du littoral normand à l'exception de Rouen-Dieppe.

Plus de 28 lignes cumulent les trois handicaps d'une absence de dessertes express, d'une absence de trafic marchandises et d'une mauvaise situation financière.

Il faut ajouter trois lignes qui, tout en n'ayant aucune desserte marchandises, ne bénéficient que d'une desserte express saisonnière (Deauville-Cabourg, Sainte-Pazanne-Pornic, Andelot-Morez).

Par ailleurs, deux sections sont sur des grandes lignes d'aménagement du territoire qui paraissent également plutôt menacées (Périgueux-Agen, Montluçon-Ussel), même s'il subsiste encore un faible flux marchandises.

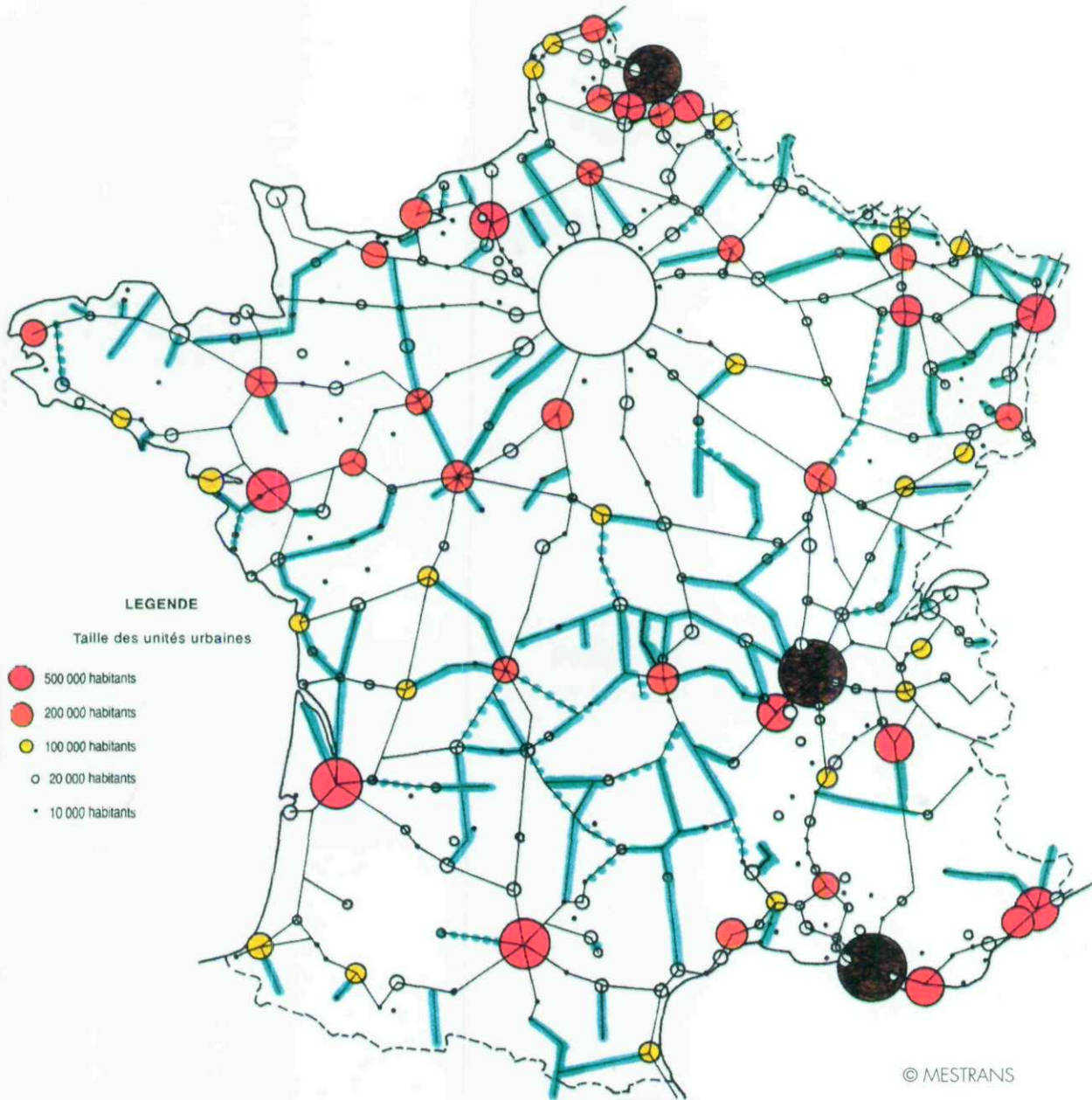
Liste des lignes à l'avenir plus ou moins incertain

LISTE DES LIGNES A L'AVENIR PLUS OU MOINS INCERTAIN		
Limoges-Lyon ⁽¹⁾ Caen-Tours ⁽¹⁾ Valenciennes-Thionville ⁽¹⁾ Dijon-Nancy ⁽¹⁾ Bordeaux-La Roche sur Yon ⁽¹⁾	Le Monastier-Mende St Georges d'Aurac-Le Puy Alès-Bessèges Nîmes-Le Grau du Roi Nice-Breil Livron-Veynes Moulins-Lamure Paray Le Monial-Montchanin Cravant-Corbigny Avallon-Etang Troyes-Laroche Migennes Andelot-La Cluse Annemasse-Genève Besançon-Le Locle Epinal-Lure Epinal-Molsheim Colmar-Metzeral Nancy-Merrey Sarreguemines-Haguenau Sarreguemines-Saralbe Thionville-Creutzwald Verdun-Conflans Jarny Laon-Hirson Lille-Orchies Dunkerque-Bray Dunes Abbeville-Le Tréport Beauvais-Le Tréport Gisors-Serqueux Motteville-Saint Valéry	Foix-La Tour de Carol Arvant-La Bastide Grenoble-Veynes Clermont Ferrand-St Etienne Roanne-St Etienne Bourges-Nevers Mulhouse-Kruth Haguenau-Wissembourg Herrlisheim-Lauterbourg Sarreguemines-Strasbourg Sarreguemines-Sarrebruck Chalons sur Marne-Verdun Charleville-Givet La Ferté Milon-Reims Amiens-Compiègne Lille-Commines Le Havre-Rolleville Elbeuf-Serquigny
Deauville-Dives Lison-Lamballe Morlaix-Roscoff Saint Brieuc-Loudéac Rennes-Chateaubriant Sainte Pazanne-Pornic Saumur-La Roche sur Yon Tours-Chinon Tours-Loches Sabris-Luçay Chartres-Courtalain Niort-Saintes Poitiers-Limoges Périgueux-Agen Bergerac-Sarlat Bayonne-St Jean Pied de Port Pau-Oloron Montréjeau-Luchon Carcassonne-Quillan Perpignan-La Tour de Carol Nexon-Brive Tulle-Meymac Ussel-Laqueuille Montluçon-Eygurandes Busseau-Felletin Lapeyrouse-Volvic Gannat-Riom Saint Denis-Aurillac Figeac-Aurillac Tessonnières-Capdenac Rodez-Séverac Neussargues-Béziers	Plouaret-Lannion Guingamp-Paimpol Guingamp-Carhaix Clisson-Cholet Tours-Dourdan Angoulême-Limoges Périgueux-Brive Bordeaux-Le Verdon	Bréauté-Fécamp Brest-Quimper Nantes-St Gilles Croix de Vie Libourne-Bergerac Limoges-Périgueux Limoges-Ussel Brive-Rodez Carmaux-Rodez Castres-Mazamet Toulouse-Auch Clermont Ferrand-Le Mont Dore Arvant-Aurillac Alès-Mende Bourg-La Cluse St Gervais-Vallorcine Auxerre-Avallon Bourges-Montluçon

⁽¹⁾ Express de grandes liaisons d'aménagement du territoire dont la suppression pourrait entraîner par contre-coup le transfert sur route des dessertes régionales.

Carte 19

Réseau urbain et réseau ferroviaire voyageurs classique



Identification de l'impact spatial d'une possible fermeture systématique des lignes les plus menacées

Si l'évolution prochaine du réseau ferré devait se traduire par la fermeture effective des 10 000 kilomètres de lignes plus ou moins menacées, les conséquences seraient importantes sur les territoires concernés. L'inégalité du risque encouru selon les grandes régions est un élément important de cette situation.

Conséquence d'une contraction du réseau ferré : l'enclavement des villes de plus de 10 000 habitants

Le premier impact d'une contraction du réseau ferroviaire sera d'augmenter spectaculairement le nombre d'agglomérations de plus de 10 000 habitants enclavées sur le plan ferroviaire. Leur nombre actuel est de 52 avec une répartition régionale très contrastée, essentiellement dans l'Ouest de la France, les Vosges et le sillon Rhodanien.

La carte n° 20 montre nettement la répartition « en grappes » des villes actuellement non desservies (en vert sur la carte) :

- toutes les petites villes de plus de 10 000 habitants de la rive droite du Rhône, entre Lyon et Avignon (Annonay, Privas, Aubenas, Tournon...);
- petites villes du littoral Normand entre Caen et le Havre (Luc-sur-Mer, Ouistreham, Honfleur, Pont-Audemer, Bolbec et Lillebonne);

- groupes de petites villes en région montagneuse (Alpes-de-Haute-Provence, Pyrénées...).

La contraction du réseau ferroviaire peut faire passer le nombre des villes enclavées de 52 à 123

Les agglomérations de plus de 50 000 habitants ne sont pas directement concernées par les conséquences de cette contraction.

Pour les agglomérations de 40 000 à 50 000 habitants, le risque de disparition des dessertes régionales est faible pour le Puy, Montceau les Mines et le Creusot. Pour ces deux dernières, il n'y a pas de risque réel d'enclavement ferroviaire, malgré une probabilité assez élevée de disparition des lignes classiques les desservant (Chagny-Nevers et Montchanin-Paray le Monial). En effet, cette conurbation dispose d'un excellent désenclavement avec la Gare TGV de Montchanin. Cette caractéristique augmente précisément la probabilité d'un transfert sur route de la desserte Montchanin-Paray le Monial. Quant à l'agglomération de Saint Just, située dans la Plaine de Forez, elle fait pratiquement partie de la banlieue de Saint Etienne.

Les agglomérations de 30 000 à 40 000 habitants sont également relativement peu menacées, dans la mesure où les villes de Rodez, Aurillac, Oyonnax, Bergerac et Mont de Marsan parviennent à conserver leur desserte ferroviaire. Parmi les villes susnommées, seule Oyonnax risque vraiment d'être enclavée car la ligne Cluse-Andelot a un bilan financier très mauvais.

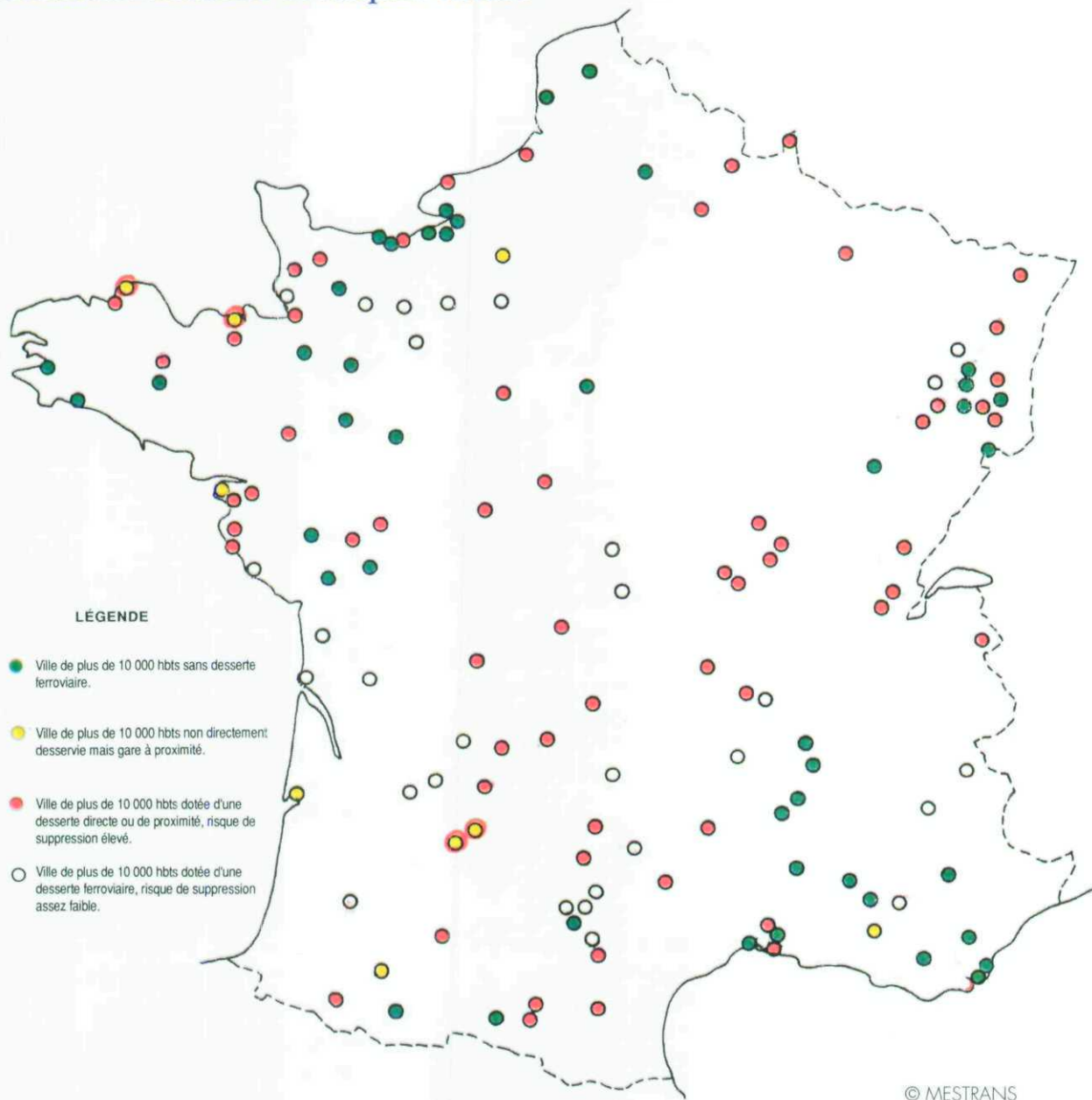
Les agglomérations de Rochefort, Caillaillon, Haguenau, Gap paraissent en mesure de sauvegarder leur desserte ferroviaire.

C'est en-dessous du seuil de 30 000 habitants, que les effets de la contraction vont commencer à être spectaculaires.

Carte 20

L'enclavement ferroviaire

Situation actuelle et risques futurs *



* Données brutes, voir tableau page suivante.

Pour les villes de moins de 30 000 habitants, le pourcentage des villes enclavées risque de doubler. Il serait alors compris entre plus du tiers et plus de la moitié,

selon la catégorie. Entre 15 000 et 30 000 habitants, ce pourcentage risque de tripler.

Enclavement ferroviaire des agglomérations provinciales

Taille des agglomérations (nbre habitants)	Total des Agglos	Agglos enclavées	% Agglos actuellement enclavées	Agglos menacées d'enclavement	Agglos enclavées et menacées d'enclavement	% Agglos enclavées et menacées d'enclavement
40 000 à 50 000	26	1	4 %	1 à 4	4 à 5	8 à 19 %
30 000 à 40 000	26	1	4 %	3 à 6	4 à 7	15 à 27 %
20 000 à 30 000	60	8	13 %	9 à 15	17 à 23	28 à 38 %
15 000 à 20 000	53	10	19 %	15 à 18	25 à 28	47 à 53 %
10 000 à 15 000	130	32	28 %	27 à 28	59 à 60	45 à 46 %
TOTAL	295	52	18 %	55 à 71	107 à 123	36 à 42 %

L'inégale répartition du risque d'enclavement

L'ampleur même du phénomène signifie probablement un changement de la nature de l'impact. Tant que le nombre de petites villes enclavées reste minoritaire, les conséquences sont individuelles. Un enclavement touchant la moitié du réseau des petites villes pose un problème d'aménagement de l'espace sur de larges portions du territoire national.

La carte n° 20 montre que la répartition spatiale des villes affectées demeure contrastée :

- De larges secteurs du territoire ne connaissent pas d'enclavement ferroviaire, il s'agit essentiellement du cœur du Bassin Parisien et de ses marges orientales ;
- l'enclavement ferroviaire affecte des régions qui en étaient exemptes jusqu'à présent : Le Massif central, le Bassin aquitain, le Sud du Bassin parisien et le Morvan, le Jura et le Nord-Est de la France, entre la frontière Belge et l'Alsace ;
- les zones déjà affectées par l'enclavement ferroviaire voient cet enclavement ren-

forcé (à l'exception du Sud-Est de la France). Le Massif vosgien et l'Ouest armoricain sont particulièrement touchés par ce mouvement, ainsi que le Massif pyrénéen et le littoral du Gard.

Les lignes menacées sont localisées dans les secteurs ruraux fragiles

Localisation des lignes menacées et typologie des cantons ruraux

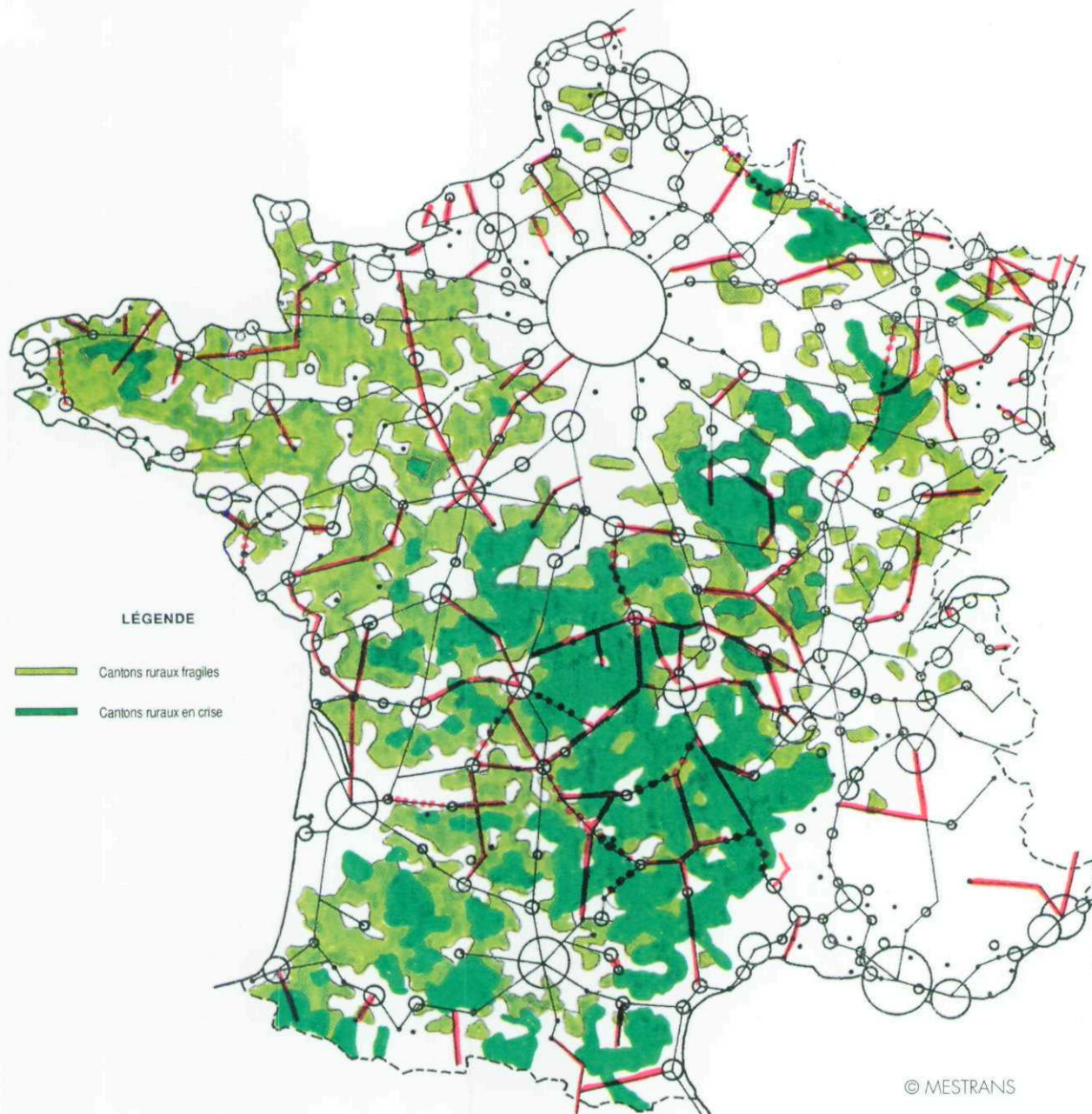
Les cartes n° 21 et 22 montrent que le type d'espace rural tout spécialement affecté par la contraction possible du réseau concerne un ensemble de zones rurales fragiles, en crise ou en stagnation.

Les zones en crise affectées seraient naturellement au cœur du Massif central, ainsi qu'une zone allant en écharpe le long du Bassin aquitain à l'Est du Bassin parisien, en passant par la marche septentrionale du Massif central, le Morvan et les Plateaux bourguignons.

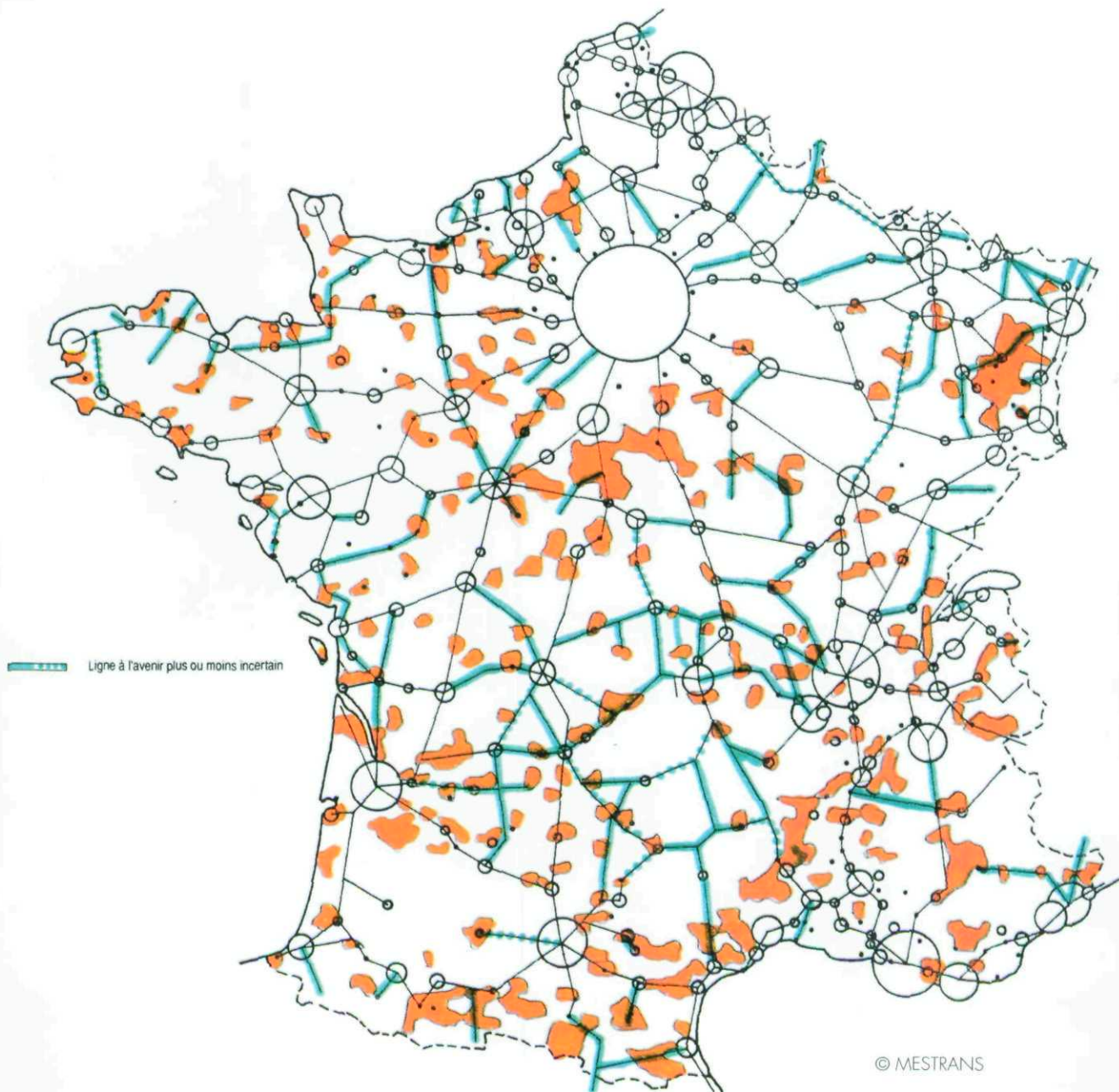
Les zones fragiles concernent le large espace de la France de l'Ouest et du

Carte 21

Réseau ferroviaire voyageurs classique et cantons ruraux



Carte 22
Réseau ferroviaire voyageurs semi ruraux en stagnation



Sud-Ouest situé à l'écart des zones d'influence des métropoles régionales, ainsi que des zones de la France orientale comme le Bourbonnais, le Charolais, et les plateaux du Jura et de Franche Comté.

Le réseau des lignes régionales menacées, permet de desservir un certain nombre de cantons semi-ruraux en stagnation. Ces cantons correspondent en fait à une trame de petites villes, qui constituent l'armature de base de ces espaces ruraux fragiles. Citons à titre d'exemple Flers, Vire, Loudéac, Châteaubriant dans l'Ouest Armoricaïn, Sarlat, Terrasson, Villeneuve-sur-Lot dans le Bassin aquitain, Figeac, Arvant, Ussel, Aubusson dans le Massif central, Clamecy, Avallon, Paray le Monial, Saint-Claude dans le Centre Est.

Corrélation logique entre les difficultés locales et la faiblesse de l'activité des lignes voyageurs menacées

On ne peut manquer d'être frappé par la corrélation qui existe entre les zones rurales fragiles ou en crise et la mauvaise situation financière des dessertes régionales concernées, ainsi que par le faible poids des unités urbaines qui structurent ces espaces. La situation difficile, dans laquelle se trouvent les dessertes régionales dans ces régions, est sans doute la conséquence de l'évolution démographique et économique des régions desservies par ces lignes.

L'étude SEGESA met bien en valeur les handicaps des zones rurales fragiles : vieillissement et faiblesse du renouvellement naturel des populations, absence de développement résidentiel périurbain, caractère marginal des activités touristiques, faiblesse de la dynamique de création d'activités nouvelles. Il en résulte un recul continu de la population.

Cette étude met en évidence un facteur important dans le freinage de l'évolution économique de ces zones, à savoir la faible densité (36 habitants par km² en moyenne dans les 676 cantons concernés, contre 88 sur l'ensemble du territoire français). Les dessertes ferroviaires régionales souffrent précisément de ces handicaps, qui aboutissent à des taux d'occupation et donnent des recettes très inférieures aux coûts apparents du maintien du mode ferroviaire.

La situation est encore plus difficile dans les zones en crise, où la dégradation de la démographie atteint un niveau tel que c'est la question même du maintien d'une population active qui risque de se poser à long terme, compte tenu du vieillissement actuel de la population.

L'absence de desserte ferroviaire locale est-elle effectivement un facteur aggravant pour les cantons en stagnation ou en crise ?

Les cantons en stagnation connaissent aussi un faible niveau d'attractivité vis-à-vis de nouvelles populations, malgré des conditions d'accessibilité actuellement meilleures que dans la moyenne des cantons. En dépit d'une certaine diversification de leur économie, les activités traditionnelles de ces cantons stagnent et leur niveau de chômage est supérieur de deux points à la moyenne des cantons.

La carte n° 22 montre qu'une fraction non négligeable de ces pôles locaux est d'ores et déjà dépourvue de desserte ferroviaire, depuis longtemps pour certains d'entre eux (Le Blanc, Mamers, Brignoles, Saint Girons, Lavelanet...), plus récemment pour d'autres (Pontivy, Fougères, Ambert, Parthenay).

Ces cantons ont-ils souffert, plus que ceux disposant encore de desserte ferroviaire, d'un freinage de leur développement ou d'un accroissement de leurs difficultés économiques ? Seule une étude comparative sur un nombre

significatif de couples urbains permettrait d'apporter des éléments de réponse à ces questions délicates à trancher.

En quoi Pontivy, privée de desserte ferroviaire depuis 1980, a-t-elle été handicapée par rapport à Loudéac ?

En quoi Parthenay, privée également de desserte depuis 1980, l'a-t-elle été, par rapport à Bressuire ou Thouars ?

Fougères se débat-elle dans plus de difficultés que Vire ou Flers ?

La région d'Ambert est-elle plus menacée par la désertification que la région de Felletin-Aubusson ?

Le Blanc a-t-elle connu un déclin plus accentué que Saint-Amand en raison de l'enclavement ferroviaire de la Vallée de la Creuse, alors que celle du Cher bénéficie toujours de la ligne Bourges-Montluçon ?

Peut-on dire que Carpentras est désavantagée vis-à-vis de Cavaillon ?

Peut-on considérer qu'Aubenas, Privas et Annonay ont souffert de leur enclavement ferroviaire ?

En quoi le maintien des Chemins de Fer de Provence freine-t-il le déclin d'Annot et de Puget Théniers ?

L'avenir de Die, de Limoux et de Prades est-il suspendu au maintien de leur desserte ferroviaire ?

Actuellement, et en absence d'études comparatives fines, rien ne permet d'affirmer que les villes ou cantons qui ne sont plus desservis par voie ferrée ont été réellement désavantagés par rapport aux villes comparables ayant conservé les dessertes.

C'est que dans bien des cas, le différentiel de coût kilométrique d'un autorail (de l'ordre de 82 Francs) et d'un autocar (de l'ordre de 12 Francs) permet de remplacer les dessertes ferrées par des dessertes routières nettement plus fréquentes,

et donc finalement d'accroître l'offre de service pour un nombre significatif de cantons concernés.

Il convient toutefois de mettre à part les espaces où l'activité touristique n'est pas négligeable.

Par essence, l'activité touristique repose sur le déplacement des personnes. Or, certains types de fréquentation supposent le maintien d'une accessibilité ferroviaire, sinon pour exister, du moins pour atteindre un niveau de développement quantitatif et qualitatif satisfaisant. Il est reconnu que le TGV a eu un impact notable sur la fréquentation des stations de sports d'hiver de Savoie, ainsi que de certaines stations balnéaires du littoral atlantique, (golfe du Morbihan, estuaire de la Loire, baie d'Arcachon).

Ce n'est pas non plus par hasard si la Basse-Normandie s'est engagée dans le financement de la modernisation et de l'électrification de l'antenne Lisieux-Deauville. Il est clair que la voie ferrée apporte sa contribution, au même titre que l'autoroute, au maintien du niveau de la fréquentation de cette partie de la côte normande.

Il y a donc de réels enjeux dans le maintien ou la disparition des voies ferrées desservant les Massifs Alpains et Pyrénéens ainsi que le littoral atlantique. Certaines lignes de l'intérieur du pays (Jura, Massif central, Périgord) sont également concernées par ces enjeux.

Le maintien des dessertes ferroviaires contribue à maintenir le classement relatif des stations touristiques, diversifie les types de fréquentation, favorise l'étalement des saisons, soutient le marché immobilier.

Il en va de même en matière de thermalisme.

Certaines lignes représentent en elles-mêmes un équipement touristique, soit en raison d'un tracé qui permet d'accéder uniquement par voie ferrée à des sites re-