

## **Débat : faut-il favoriser le TGV au détriment des autres lignes ferroviaires ?**

Consigne : par groupe de 3 ou 4, vous répondrez aux questions sur le document qui sera assigné à votre groupe, afin de les restituer en classe mercredi prochain (4 avril). Vous serez évalué-es sur la justesse des réponses, la précision du vocabulaire, et la clarté de l'expression.

En classe, vous écouterez le passage des autres groupes, noterez les réponses, et résumerez les arguments dans le tableau ci-dessous en indiquant le(s) document(s) utilisé(s).

<b>Pour</b>	<b>Contre</b>

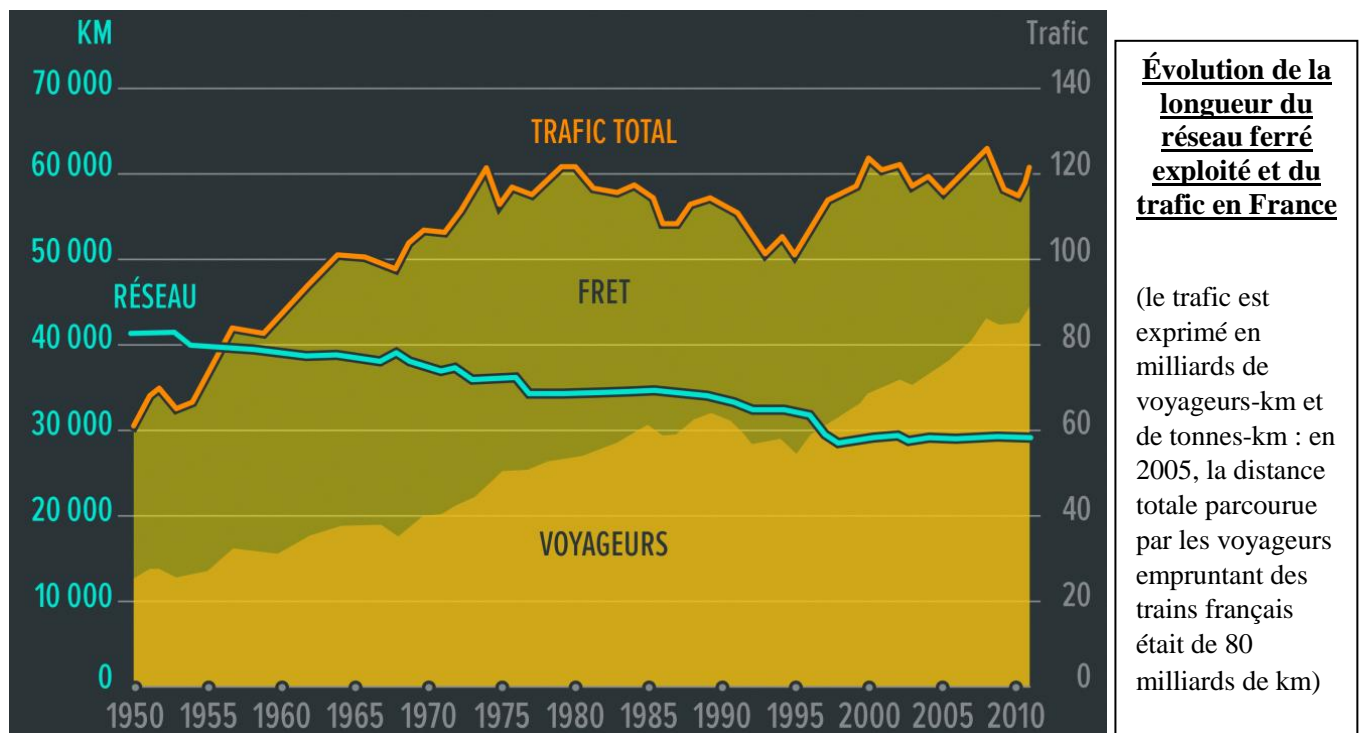
**Doc. 1 : Vincent Grimault, « Faut-il enterrer le train ? », *Alternatives Économiques*, 20/03/2018**

Les 9 000 km de petites lignes de la SNCF (sur 29 000 km au total) sont menacées. Certes, dans le cadre de la réforme du ferroviaire, que le gouvernement prévoit de faire passer d'ici l'été, elles seront épargnées : « on ne décide pas de la fermeture de 9 000 km de lignes depuis Paris », a dit le Premier ministre. Mais le rapport de Jean-Cyril Spinetta, ancien patron d'Air France, a rouvert le débat.

Le rapport rappelle que le train, « qui représentait plus de 90% du transport de voyageurs au début du XX<sup>e</sup> siècle, et encore près de 60% en 1950, représente 9% du transport de voyageurs en 2016 ». Avec ce recul considérable au profit de la voiture, le système ferroviaire est déficitaire de 3 milliards d'euros annuels, malgré les contributions publiques au ferroviaire (10,5 milliards d'euros en 2016). **Ce déficit est surtout dû aux petites lignes : elles pèsent 16% des dépenses pour 2% des voyageurs.**

Dans le même temps, d'autres réseaux ferrés très fréquentés (notamment en région parisienne) sont particulièrement vieillissants. Conclusion du rapport : il est nécessaire de fermer les petites lignes et de réorienter les presque 2 milliards d'euros annuels qui leur sont consacrés vers les réseaux où le train est pertinent, c'est-à-dire autour des métropoles (RER, TER) et entre les métropoles (TGV).

Cette lecture reste cependant discrète sur de nombreux autres arguments favorables au train. Le premier concerne la dynamique récente : **après un recul ininterrompu jusqu'en 1995, la part du train dans le transport de voyageurs a progressé de 1,7 point depuis.** Si l'on observe l'évolution en volume, le trafic ferroviaire de voyageurs a plus que doublé depuis 1950. Cela s'explique par le développement rapide du TGV depuis 1980, mais aussi par celui des trains express régionaux (TER) ainsi du Transilien.



Certains rétorquent que le réseau a été construit il y a 150 ans pour des besoins d'il y a 150 ans. Un argument très discuté, dans la mesure où **30 000 km de voies ont été fermées entre 1930 et 1970**, preuve que le réseau s'est adapté. De plus, l'État et les collectivités se sont mobilisés pour rénover les petites lignes : 3,2 milliards d'euros au total sont en cours d'investissement sur la période 2006-2020. Enfin, « les "petites" lignes sont très hétérogènes, rappelle Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). *Leur classification rassemble des toutes petites lignes, mais aussi des voies de RER ou encore Bordeaux-Nantes.* »

Le train bénéficie par ailleurs d'un traitement de défaveur par rapport aux autres modes de transport, estime Bruno Gazeau : « quand on regarde le coût du ferroviaire, on compte le coût du sillon sur lequel le train circule, mais on ne le fait jamais sur la route. » Par ailleurs, les externalités négatives de la route (pollution, embouteillages, accidents...) sont rarement mesurées.

Les députés écologistes au Parlement européen, qui s'y sont essayés, estiment qu'elles s'élèvent en France à 50 milliards d'euros par an. Les seules hospitalisations liées aux accidents de la route en

France coûtaient 22 milliards d'euros en 2016, soit environ le double du total des contributions publiques au ferroviaire. La route reste encore peu taxée, alors qu'elle pourrait financer le développement des transports en commun, comme le prévoyait la mise en place de l'écotaxe poids lourds.

Les défenseurs du train dénoncent, enfin, la gestion du ferroviaire par la SNCF avec une stratégie du tout-TGV qui a dégradé le reste du réseau. Le rapport Spinetta confirme que « *le réseau ferroviaire français a fait l'objet d'un sous-investissement massif dans la maintenance depuis la fin des années 1970, en faveur de la construction des lignes à grande vitesse* ». Résultat : le réseau secondaire vieillit, obligeant les trains à ralentir pour des raisons de sécurité sur 4 000 km de petites lignes. Plusieurs liaisons sont désormais moins rapides qu'en 1973 ! Pire encore : ce sous-investissement entraîne des surcoûts de maintenance qui auraient été évités en modernisant les lignes. Enfin, la SNCF autoconcurrence ses trains, en faisant rouler (à perte !) des « Ouibus » depuis que la loi Macron a libéralisé le transport par autocar.

Questions :

1. **Présentez le document**
2. **Comment le trafic ferroviaire évolue-t-il depuis les années 1950, en valeur absolue, et par rapport aux autres modes de transport ?**
3. **Qu'est-ce qui explique que les « petites lignes » coûtent cher ?**
4. **Quels arguments peut-on relever pour répondre au débat ?**

**Doc. 2 : Nicolas Enault, « Gares désertées, lignes les plus utilisées... A quoi ressemble le trafic ferroviaire français ? », France Télévisions, 22/03/2018 (www.francetvinfo.fr)**

Les gares franciliennes sont trois fois plus fréquentées que les autres. **Avec plus de 200 millions de voyageurs en 2016, la gare du Nord est de loin la plus fréquentée du réseau français**, suivie par Saint-Lazare (108 millions de voyageurs), Gare de Lyon (100 millions) et Montparnasse (53 millions).

À l'inverse, certaines gares du réseau ferré ne sont empruntées que par un très faible nombre de voyageurs. Selon les estimations réalisées par la SNCF, **250 gares sont fréquentées par moins de 1 000 voyageurs par an et 80 par moins de 100 voyageurs**. Ces gares, et les lignes qui les relient, sont directement visées par le rapport Spinetta qui préconise la suppression des moins empruntées.

Au total, sur 3 000 gares, la fréquentation annuelle moyenne est de 817 000 voyageurs, soit 2 240 voyageurs par jour. **Si l'on retire l'Île-de-France, la moyenne chute à 655 voyageurs / gare / jour**.

Si la France est globalement bien irriguée par les lignes ferroviaires (29 000 km de voies sur le territoire), elle n'est en revanche pas desservie de manière homogène. **Selon le premier bilan du marché du transport ferroviaire de voyageurs en France, 80% des trains circulent sur 27% du réseau ferré**, ce que confirme SNCF Réseau, principal gestionnaire du réseau ferré national.

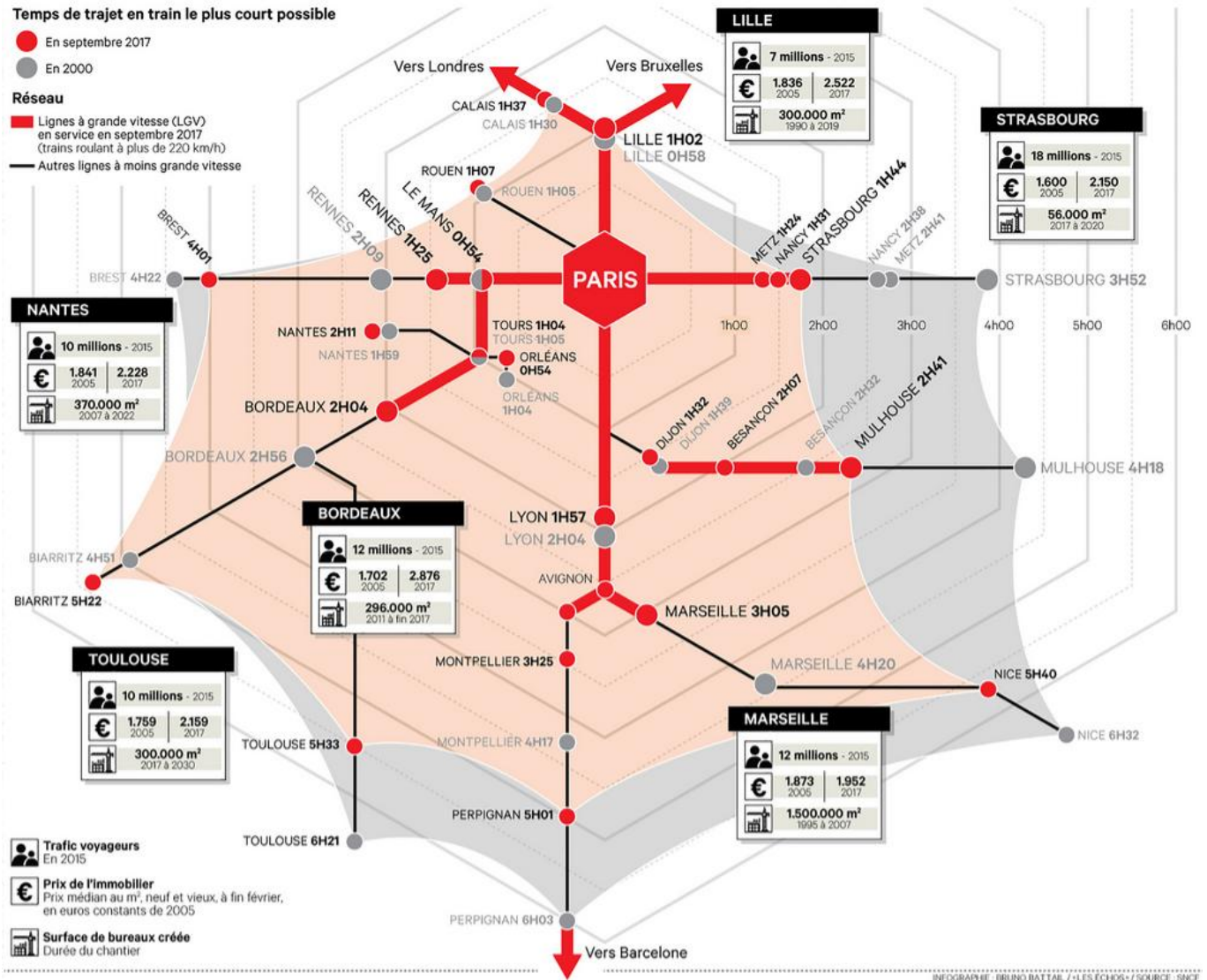
En 2016, la ligne « Sud Est » qui relie Paris à Lyon est la plus fréquentée, avec 193 trains par jour en moyenne. Arrive ensuite la ligne « LGV Nord » qui relie Paris à Lille, avec 177 trains par jour. Loin derrière, la ligne « TGV Est » enregistre 48 trains par jour en moyenne allant jusqu'à Strasbourg.

Questions :

1. **Présentez le document**
2. **Pourquoi les gares parisiennes sont-elles à ce point plus fréquentées que les autres ?**
3. **« 80% des trains circulent sur 27% du réseau ferré » : quelles sont ces lignes dominantes ?**
4. **Quels arguments peut-on relever pour répondre au débat ?**

**Doc. 3 : Bruno BATTAIL et Emre SARI, « Le double effet TGV : rétrécissement du territoire et dynamisation des métropoles », *Les Échos*, octobre 2017.**

Au fil du développement de la grande vitesse, le territoire français se rétrécit. Les nouvelles lignes TGV « rapprochent » les villes et dynamisent les métropoles, qui se retrouvent ainsi plus proches les unes des autres, et de la capitale. *Les Échos* a comparé les temps de trajets les plus courts possibles au départ de Paris en 2000 et en septembre 2017, et les résultats figurent sur le diagramme ci-dessous.



**Questions :**

- 1. Présentez le document**
- 2. Quelles villes sont plus « proches » de Paris en septembre 2017 qu'en 2000 ? Pourquoi ?**
- 3. Quelles villes sont plus « éloignées » de Paris en septembre 2017 qu'en 2000 ? Pourquoi ?**
- 4. Comment les grandes métropoles ont-elles aménagé les abords de leurs gares à grande vitesse ?**
- 5. La connexion à grande vitesse d'une ville avec Paris a-t-elle nécessairement des conséquences sur le prix de l'immobilier dans la ville ?**
- 6. Quels arguments peut-on relever pour répondre au débat ?**

#### **Doc. 4 : Catherine Quignon, « L'effet LGV n'est pas garanti », *Le Monde*, 17/11/2017 (extraits)**

Lorsque l'entreprise Betclic a décidé de réunir ses équipes de Paris et de Londres sur un seul site, le choix de la ville d'accueil a été rapide : c'est à Bordeaux que seront regroupés les 130 salariés du leader des paris en ligne. Conséquence de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV), inaugurée en juillet, reliant la capitale girondine à Paris en moins de deux heures ? « *C'est évidemment un atout, mais le TGV n'est pas la raison principale de ce choix*, nuance Nicolas Béraud, directeur général de Betclic. *Bordeaux possède de très bonnes formations dans le domaine du numérique, ce qui permet d'attirer les talents. Et le coût des locaux commerciaux est beaucoup moins élevé qu'à Paris.* »

Le TGV, une condition nécessaire, mais pas suffisante pour attirer les entreprises ? Comme les autres villes du littoral ouest de la France desservies par les deux LGV Atlantique inaugurées cet été, Bordeaux a misé gros sur cette nouvelle liaison. La ville a investi dans le réaménagement complet des abords de la gare Saint-Jean, accueillant plus de 500 000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires.

Désormais à moins d'une heure et demie de Paris, Rennes a aussi vu grand : la collectivité est en train d'investir deux milliards d'euros dans un vaste projet de réaménagement, incluant la construction d'un second métro et d'un nouveau quartier d'affaires. Objectif affiché : attirer 25% d'entreprises franciliennes

Si les collectivités n'ont pas hésité à se lancer dans des grands projets d'aménagement, « *l'effet TGV ne suffit pas à attirer les entreprises sur un territoire* », souligne Marie Delaplace, professeure d'aménagement et d'urbanisme à l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée. Un rapport de la Cour des comptes paru en 2014, confirme : « *La contribution de la grande vitesse à l'égalité des territoires et au développement économique (...) doit être relativisée* ». **Depuis l'ouverture de la LGV Est en 2007, l'Alsace et la Lorraine ont vu contre toute attente leur taux d'emploi... diminuer**, respectivement de 2,3% et 5%. Si le TGV peut être profitable pour les territoires, il peut aussi contribuer à les siphonner.

L'étude pointe également le **risque « d'effet tunnel » de la LGV**, qui favorise les villes desservies aux dépens des zones intermédiaires. 70% des entreprises qui se sont implantées dans le nouveau quartier d'affaires construit aux abords de la gare de Reims, à l'occasion de l'arrivée du TGV Est, étaient des entreprises déjà présentes sur le territoire. Elles ont déménagé pour se concentrer près de la gare : ce ne sont pas des créations sur le territoire, mais des départs d'autres quartiers de Reims et de ses environs.

A Vendôme (Loir-et-Cher), le parc d'activité créé à l'occasion de l'arrivée du TGV en 1990 est loin d'avoir fait le plein : alors que l'objectif initial était d'accueillir 1 500 emplois, seuls 400 – majoritairement issus d'entreprises locales – ont été recensés sur le site vingt ans après, révèle une étude.

« *L'intermodalité est un autre point essentiel*, souligne Marie Delaplace. » Et de citer comme contre-exemple les « *gares betteraves* », comme ont été péjorativement surnommées les gares de Haute-Picardie ou de Lorraine construites au milieu des champs et mal connectées avec le reste du territoire. Au vu de ces résultats, les dessertes TGV des petites villes sont questionnées : la réforme ferroviaire du gouvernement pourrait déboucher sur la suppression des arrêts les moins fréquentés. Alors que 70% des lignes à grande vitesse sont déficitaires, plusieurs projets ont été gelés.

« *Si on prend un parallèle avec l'aérien, on ne dessert pas Brive en A380* », a défendu la ministre des transports Elisabeth Borne, lors d'un point presse donné en octobre à ce sujet. Les arguments des maires mobilisés pour défendre leur desserte TGV seront-ils entendus ?

#### **Questions :**

1. **Présentez le document**
2. **Sur quelles lignes à grande vitesse se trouvent Reims ? Vendôme ?**
3. **Ces deux gares ont-elles entraîné le développement économique local espéré ? Pourquoi ?**
4. **Qu'est-ce que « l'effet tunnel » et pourquoi le nomme-t-on ainsi ? Dessinez un croquis au tableau pour l'expliquer, de façon théorique ou à partir des exemples de l'article.**
5. **Qu'est-ce que « l'intermodalité » ? Où fonctionne-t-elle bien, et où fonctionne-t-elle mal ?**
6. **Quels arguments peut-on relever pour répondre au débat ?**

**Doc. 5 : Olivier Razemon, « TGV : 38% des investissements, 9,5% des passagers »,  
www.transports.blog.lemonde.fr, janvier 2018 (extraits)**

Un acte important de la politique des transports se joue en ce moment : **la priorité, désormais, ce ne sont plus les grandes infrastructures coûteuses, mais les transports du quotidien.**

Or, la SNCF et l'État ont fait exactement l'inverse depuis 25 ans. **Entre 1990 et 2015, 38% des investissements réalisés dans les infrastructures ferroviaires ont été dépensés pour les lignes à grande vitesse (LGV).** Cela représente 30 milliards d'euros, sur un total de 78 milliards investis en 25 ans dans les rails, caténaires, équipements de signalisation, ouvrages d'art, etc. Le réseau d'Île-de-France a bénéficié de 13% des investissements (10 milliards) et les autres lignes de 49% (environ 38 milliards).

38% pour les LGV, c'est énorme, comparé à la proportion des passagers empruntant les TGV. Seuls 9,5% des 1,16 milliard de trajets effectués par an sur le réseau SNCF sont effectués en TGV, soit 110 millions de voyages en 2016, contre 850 millions sur le réseau SNCF francilien (hors RATP, donc).

Bien sûr, la nature de ces voyages n'est pas la même : les déplacements Sevrans/Arcueil-Cachan, Saint-Etienne /Lyon ou Lamballe/Saint-Brieuc, pratiqués chaque jour dans les deux sens n'ont pas grand-chose à voir avec un Paris/Cannes ou un Lyon/Nantes, voyages longs et occasionnels. D'ailleurs, si on ne compte plus en nombre de trajets, mais en nombre de kilomètres effectués par chaque voyageur (le « voyageur-kilomètre »), le TGV totalise 53% du kilométrage vendu par la SNCF. La comparaison est alors plus mesurée : 38% des investissements pour 53% du trafic, n'est-ce pas raisonnable ?

Pas vraiment. D'abord parce que les trajets en TGV ne s'effectuent pas tous sur des LGV. Les rames TGV circulent aussi sur des voies classiques, entre Brest et Rennes par exemple. Les 30 milliards investis dans les lignes à grande vitesse depuis 25 ans ont donc bénéficié à encore moins de voyageurs.

Surtout, **il importe de regarder à quels types de voyages ces investissements ont profité.** Des voyages d'affaires, des week-ends d'agrément, des vacances, pour ce qui concerne les LGV. Ces lignes sont aussi un instrument d'aménagement du territoire. Elles ont permis à des milliers d'habitants d'Arras ou du Mans de travailler en Île-de-France tous les jours. À des travailleurs indépendants de s'installer à Libourne, la Rochelle ou Valence, tout en continuant à visiter leurs clients deux fois par semaine à Paris ou à Lyon. Les investissements dans les réseaux interurbains et surtout en Île-de-France, ont davantage profité aux trajets quotidiens. Non pas à quelques milliers de personnes, mais à quelques millions.

Personne ne propose de revenir en arrière, de détruire le réseau des LGV, ni d'en cesser la maintenance. Mais au moment où les budgets se resserrent, on peut se demander s'il faut vraiment construire de nouvelles lignes à grande vitesse qui bénéficieront à 9,5% des passagers, alors qu'on pourrait investir dans les réseaux de proximité, qui en ont besoin, et où se concentre 90,5% du trafic.

Élisabeth Borne, la ministre des transports, a tiré les premières conséquences de ce déséquilibre. Elle demande désormais à la SNCF d'axer ses investissements sur « *l'entretien et la modernisation du réseau existant* ». En 2018, « *5,2 milliards d'euros seront consacrés à l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire, soit près du double d'il y a dix ans* », indique-t-elle dans un communiqué ce 8 janvier.

Depuis 2013, le réseau à grande vitesse a bénéficié de moins d'investissements que les années précédentes. Ainsi, pour 2016, les LGV ont bénéficié d'un quart environ des investissements du réseau ferré, 1,05 milliard d'euros. Le réseau francilien et les autres lignes ont connu en revanche une hausse régulière des investissements depuis 2007. Ce qui n'empêche pas pour autant les dysfonctionnements.

**Questions :**

1. **Présentez le document**
2. **Dans quel type de lignes du réseau ferré la SNCF et l'État ont-il le plus investi depuis 1990 ?**
3. **En quoi les investissements dans les LGV peuvent-ils être considérés comme injustes ?**
4. **Comment la répartition des investissements du réseau ferré évolue-t-elle depuis 5 ans ?**
5. **Peut-on totalement arrêter d'investir dans les lignes à grande vitesse ?**
6. **Quels arguments peut-on relever pour répondre au débat ?**