

## Le grand déraillement de l'Europe du train

PAR LAURE BRILLAUD ET LEILA MINANO AVEC PAULO PENA ET VOYTEK CIESLA (INVESTIGATE EUROPE)  
ARTICLE PUBLIÉ LE LUNDI 27 DÉCEMBRE 2021



Pour traverser les 33 frontières de l'Union européenne, le train promotionnel « Connecting Europe Express » aura dû changer 55 fois de locomotive. © Photo Laure Brillaud (Investigate Europe) pour Mediapart

Le train promotionnel affrété par la Commission européenne et le lobby des entreprises ferroviaires. © Photo Laure Brillaud (Investigate Europe) pour Mediapart

« L'année européenne du rail » s'achève et les leaders politiques multiplient les déclarations d'amour pour le train. Mais les promesses cachent un sous-investissement chronique et une compétition acharnée entre opérateurs historiques. L'espace ferroviaire unique européen est encore loin d'exister.

Fin septembre, sur le quai principal de la gare centrale de Varsovie. La locomotive bleue freine dans un crissement tranquille. Les flashes des journalistes crépitent et les ballons rouges s'agitent au passage des wagons du « Connecting Europe Express », le train promotionnel affrété par la Commission européenne et le CER, le lobby des entreprises ferroviaires.

À l'occasion de « l'année du rail », le tortillard fait halte dans 26 pays de l'Union européenne (UE). Debout sur le quai polonais, une quarantaine de badauds applaudissent tandis que deux officiels cravatés s'échangent des drapeaux. Le premier, le chef de l'office du transport ferroviaire polonais, gonflé par l'enthousiasme, lance: « *Que l'année européenne du rail soit le fer de lance d'une politique qui permettra à tous d'atteindre des résultats record en matière de transport de voyageurs et de marchandises!* »

Des employés de la Commission se promènent, attrapant au vol les brochures que des jeunes en tee-shirt publicitaire leur tendent en souriant. Ne comprenant pas le polonais, ils ne s'aperçoivent pas qu'il s'agit de la plaquette des consignes de sécurité à

destination des conducteurs de train. Le grotesque de la propagande ferroviaire européenne saute aux yeux. Et pas seulement à Varsovie.

Pour traverser les 33 frontières de l'UE, le train bleu aura changé 55 fois de locomotive. Et par trois fois, c'est le train entier qui a dû être déménagé. Les déclarations enthousiastes des politiques ne peuvent rien aux trous dans le réseau, ni aux obstacles techniques qui se présentent inexorablement sur le trajet.

Ce voyage à bord d'un express qui n'en a que le nom aura au moins eu le mérite de jeter une lumière crue sur la misère du rail européen: l'espace ferroviaire de l'UE n'est qu'un « *patchwork inopérant* », résume la Cour des comptes européenne. Et rien n'indique que cela va changer.

### 3 000km de lignes fermées en Europe en dix ans

Pire, il n'est pas rare d'entendre que le réseau ferroviaire se portait mieux avant. « *Tout n'était pas rose dans les années 1960 et 1970, car voyager prenait beaucoup de temps. Mais il y avait des liaisons, de la coopération et du matériel roulant disponible* », explique ainsi Jane Brekkhus Sæthre, présidente du syndicat norvégien des cheminots. Elle se souvient de ses « *voyages en train avec des amis, des directs d'Oslo à Paris* ».

Dans toute l'Union, on récolte des témoignages nostalgiques du bon vieux temps du train européen. Gilles, travailleur frontalier niçois, se rappelle ainsi qu'il existait un direct entre Cannes, en France, et Albenga, en Italie. « *C'était avant qu'ils installent des systèmes électriques différents de chaque côté de la frontière* », raconte-t-il, attristé.

Jusqu'en 2013, il y avait encore des trajets possibles en train en faisant des correspondances. Aujourd'hui, ce confort-là ayant aussi disparu, Gilles lui préfère souvent la voiture. Son cas n'est pas isolé. Au fil des années, à l'image de la cheminote et du transfrontalier, moult Européen-ne-s ont vu le réseau de la toile ferroviaire se défaire.

Au total, 3000kilomètres de chemin de fer ont disparu dans l'UE entre 2008 et 2019, selon Eurostat. Ces coupes n'ont pas épargné les lignes transfrontalières. Et des connexions majeures continuent d'être enterrées.

Il y a un an, le dernier direct entre Lisbonne et Madrid est arrivé à son terminus pour la dernière fois. Depuis 1930, ces deux capitales avaient toujours été reliées entre elles – sauf pendant la guerre civile espagnole et les deux guerres mondiales. La ligne n'était pas assez rentable. Désormais, il faut se lever aux aurores, cheminer 11 heures et changer 3 fois de train pour relier la capitale espagnole depuis Lisbonne. En avion, le trajet se boucle en 1h30.

Selon Greenpeace, seulement un tiers des 150 liaisons aériennes européennes les plus fréquentées sont reliées par le train. Le Madrid-Lisbonne n'en fait plus partie, tout comme les Marseille-Milan et Paris-Venise qui ont fait leur dernier voyage en juillet dernier. Déjà déficitaires, ces deux lignes opérées par Thello, filiale de l'opérateur historique italien, n'ont pas survécu à la crise sanitaire.

#### **41 % des lignes non opérationnelles**

Au jeu des fermetures de lignes, la France et la SNCF font largement la course en tête. Près de la moitié des fermetures européennes ont eu lieu dans l'Hexagone. Sur les vingt dernières années, la longueur des lignes ferroviaires **a diminué de 13,4%**. En revanche, sur la même période, les routes se sont allongées de 11,3%.

Une évolution au détriment du rail qui suit l'investissement public dans les infrastructures: sur les deux dernières décennies, la France a investi quasiment deux fois plus dans le développement de

son réseau routier que dans celui de son chemin de fer. Dans toute l'Europe, **d'après nos calculs**, la route a bénéficié de 500 milliards d'euros de plus que le rail.

Pendant et après la pandémie, le gouvernement a bien alloué 4,75 milliards pour soutenir le rail, mais il a distribué... quatre fois plus à l'automobile et à l'aérien. Dans son plan d'investissement France 2030, il a même ajouté un chèque de 4 milliards pour défendre la voiture électrique et «l'avion vert».

Pour le Réseau Action Climat France, l'année du rail est un rendez-vous manqué: *«Il faudrait 3 milliardssupplémentaires par an pendant dix ans pour accélérer le développement du ferroviaire, se désole Valentin Desfontaines, du Réseau Action Climat France. Ce n'est pas le choix qui a été fait.»*

À de rares exceptions près – comme le Léman Express, le bolide franco-suisse à 1,8 milliard d'euros, cofinancé par les deux pays et l'Union européenne –, l'offre française de liaisons ferroviaires transfrontalières est une morne plaine.

En France comme ailleurs: **une étude de la Commission européenne** sur «*les liaisons ferroviaires manquantes*» dans l'UE permet de mesurer l'ampleur du désert: 41% des lignes transfrontalières existantes en Europe ne sont plus opérationnelles.

Et parmi celles qui fonctionnent, la grande majorité n'est pas adaptée au transport de voyageurs: elles sont réservées au train de marchandises, ou leur fréquence est trop irrégulière.

Partout la législation et le financement de l'UE tendent à donner la priorité aux grandes lignes et corridors européens «*plus commercialement viables*» et à négliger les petites liaisons transfrontalières. Aujourd'hui, à peine la moitié de la population des régions frontalières a accès à un service ferroviaire.

#### **« On ne se fait pas élire sur le transfrontalier »**

*« Si vous êtes un élu politique, l'intérêt de porter un projet transfrontalier est moindre, commente une source gouvernementale au cœur du sujet. La*

*moitié des électeurs ne voteront pas pour vous. C'est considéré comme un sujet mineur, alors que le rail nécessite des investissements considérables.»*

À en croire cet expert, la voiture a encore de beaux jours devant elle. «*Lapolitique du tout-TGV, un train qui relie les villes entre elles mais ne traverse pas les frontières, a placé le transfrontalier dans un angle mort.*» Résultat: «*Il y a moins de densité sur le réseau transfrontalier entre la France et l'Allemagne qu'en 1937.*»

Pour lui, l'ouverture à la concurrence du réseau français, un processus commencé il y a 30ans et qui doit s'achever en 2023, permettrait d'augmenter l'offre aux frontières grâce aux trains qui viendront s'ajouter à ceux de la SNCF. Mais pour le moment, c'est le phénomène inverse que l'on observe: la concurrence semble ignorer le transfrontalier et se fixer sur les lignes intérieures les plus rentables.

Les «*lignes reines*», joyaux du rail français, comme le Paris-Lyon, attirent déjà toutes les convoitises, de Trenitalia à la Renfe, les opérateurs italien et espagnol. «*La SNCF a fait pareil en se lançant avec Ouigo sur la ligne Madrid-Barcelone, une ligne déjà rentable*, souligne Vincent Demayrou, journaliste expert du secteur. *Toutes les lignes ne remporteront pas le même succès.*»



© Photo Laure Brillaud (Investigate Europe) pour Mediapart

L'Union européenne chargée de cette libéralisation du rail est-elle prête à soutenir les lignes les moins rentables, parmi lesquelles se trouvent nombre de transfrontalières? «*Si une ligne n'est pas commercialement viable, on ne peut pas la forcer à exister, parce qu'à la fin, quelqu'un devra payer la note*», répond sans détour Adina V#lean, la commissaire européenne au transport, interrogée par Investigate Europe et Mediapart.

Même si le bénéfice est de limiter les émissions de CO<sub>2</sub>? «*Nous ne pouvons pas forcer les entreprises ferroviaires à opérer ce qui n'est pas commercialement viable*», répète celle qui, à bord du Connecting Europe Express, clamait que le rail était «*l'avenir de l'Europe, le moyen d'atténuer le changement climatique*».

Soyons plus clair. Il n'y aura pas d'obligation de service public sur le réseau international européen. Début juin, les 27 membres du Conseil de l'Union européenne, l'organe exécutif de l'UE, ont pourtant mis le sujet sur la table à l'occasion de l'adoption **d'un texte commun** intitulé «*Placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente*».

Ce que ne dit pas le communiqué de presse sur le sujet, c'est qu'une version préparatoire de ces «*conclusions communes*» – dont nous avons eu connaissance –, contenait un paragraphe qui proposait de conditionner l'attribution des fonds publics à des «*obligations de service public*» sur le réseau international européen.

Une proposition trop radicale pour le représentant allemand de cet officieux Conseil des ministres européens. Il aurait supprimé ledit paragraphe d'un trait de stylo. Interrogé, le ministère des transports allemand dément. Pourtant, selon nos informations, son opposition n'était pas seulement politique, mais aussi très pragmatique: il refusait que l'opérateur autrichien ÖBB, très présent sur les liaisons internationales et concurrent direct de l'opérateur allemand Deutsche Bahn (DB), puisse bénéficier des aides publiques.

### **Le voyage international impossible**

Depuis les années 1990, la Commission européenne assure pourtant que l'ouverture du rail à la concurrence, avec le vote progressif des quatre «*paquets ferroviaires*», sera la première marche qui conduira à l'émergence de l'espace ferroviaire unique européen. Tout n'est pas encore joué mais la bataille entre les opérateurs historiques –SNCF, DB, Renfe, Trenitalia– pour le marché européen du chemin de fer a bien commencé. Et pas toujours au profit du passager.

Avez-vous déjà tenté d'acheter un billet de train pour un trajet international quand plusieurs opérateurs sont impliqués? Un Lisbonne-Madrid, par exemple? C'est un véritable casse-tête qui en pousse plus d'un vers les aéroports.

Le voyageur doit lui-même se lancer dans la quête des horaires et des tarifs correspondants sur les différents sites, quand par bonheur il parle plusieurs langues. Les géants du ferroviaire refusent en effet de partager leurs données avec la concurrence.



© Photo Ingeborg Eliassen (Investigate Europe) pour Mediapart

La SNCF n'a donc pas vendu les billets de la filiale de Trenitalia sur son Paris-Venise et ne vendra pas ceux de son futur trajet vers Milan. Inversement, la «*Renfe ne vend pas nos billets Ouigo sur Madrid-Barcelone*», se défend SNCF Voyageurs, qui assume «*pour des raisons stratégiques de ne pas distribuer les autres entreprises ferroviaires opérant en service librement organisé*».

Si, par chance, le voyageur international du rail parvient à construire son itinéraire, il n'a pas intérêt à rater sa correspondance. Car il ne bénéficiera d'aucun remboursement, ni ne pourra sauter dans le train suivant pour le même prix.

L'occasion de remédier à cet obstacle s'est présentée l'année dernière lors des négociations européennes autour des «*droits des passagers ferroviaires*». Mais le puissant Conseil européen a encore opposé une fin de non-recevoir à la proposition qui allait dans ce sens.

Selon plusieurs câbles diplomatiques que nous nous sommes procurés, l'Allemagne, l'Espagne et la France ont bloqué cette réforme. Ou plutôt la DB, la Renfe et

la SNCF, leurs compagnies nationales, qui n'ont pas l'intention de se voir imposer cette coûteuse mesure du billet unique.

### Du combat de coqs à la crise diplomatique

Mais le billet est un obstacle mineur quand on pense aux barrières techniques, si pratiques pour bouter la concurrence hors de ses frontières. Ainsi, l'opérateur italien Trenitalia a récemment décidé de commander de nouveaux trains pour circuler le long de sa frontière avec la France. Ils devaient arriver sur la ligne qui va jusqu'au poste-frontière de Vintimille.

Sauf que ces nouveaux bolides italiens ne sont pas adaptés au système électrique en gare de Vintimille, obligeant à une adaptation des voies en gare, qui jusqu'à présent accueillait trains français et italiens. Il est fort probable donc que cette liaison franco-italienne déjà à la peine soit encore davantage compromise par cet inopportun choix technique.

En la matière, les exemples sont légion et la SNCF particulièrement retorse, si l'on en croit les dernières crispations de son homologue espagnol. La Renfe tente actuellement d'obtenir l'agrément pour circuler sur la ligne Paris-Lyon, la ligne reine française. Ses rames, pourtant conçues sur le même modèle que le TGV, se sont vues retoquées au prétexte qu'elles risquaient de causer des interférences électromagnétiques. La Renfe voit ses plans retardés d'au moins un an.

L'incident tourne aujourd'hui à la crise diplomatique. Piqué au vif, le ministre des transports espagnol a envoyé deux lettres officielles, dont nous avons pris connaissance, à son homologue français Jean-Baptiste Djebbari et à la Commissaire européenne au transport, Adina V#lean. Il y pointe «*le manque de visibilité*» du processus d'autorisation et le «*manque d'implication de la part de certaines administrations ferroviaires dans d'autres États membres*» dans le projet européen de création d'un espace ferroviaire commun.

## ERTMS et accords de coopération

L'Union européenne veut croire toutefois que l'émergence de l'ERTMS, le nouveau système de signalisation commun à tous les pays européens, permettra une circulation plus fluide entre les États membres. Mais les avancées restent timides.

Surtout, l'ERTMS n'aura que peu d'incidences sur les fermetures de lignes non rentables, le billet unique ou les comportements non coopératifs des entreprises ferroviaires. Alors que les accords commerciaux de coopération que les opérateurs du ferroviaire signent entre eux ont l'effet d'une baguette magique sur les blocages transfrontaliers.

C'est le cas de l'accord entre la SNCF et la Renfe où les deux mêmes entreprises qui se déchirent par diplomatie interposée sur le Paris-Lyon font rouler des trains main dans la main entre Barcelone et les villes françaises de Paris, Marseille et Montpellier.

*«Chaque entreprise a fait sa propre analyse des risques de son côté, raconte l'un des négociateurs de cet accord. Il en a résulté qu'il était plus rentable pour tout le monde de coopérer.»*

D'après lui, même les problèmes techniques ont été résolus en un tournemain. *«Dans le cadre de ce type d'accord, chaque pays fait tout ce qu'il peut pour aider l'autre sur son territoire en fournissant les conducteurs ou en formant ceux des autres qui viendraient faire les parcours en France. Ça facilite les choses. Mais cette coopération n'existe pas sur les autres lignes. C'est différent...»*

Le négociateur balaye des yeux le contrat qui s'affiche sur son ordinateur et lance comme une évidence: *«C'est la loi basique de la concurrence: chaque entreprise fait ce qui est le plus profitable pour elle.»*

## Boîte noire

Investigate Europe est une équipe de journalistes d'investigation de onze pays qui effectuent conjointement des recherches sur des sujets d'intérêt européen et en publient les résultats dans des médias de toute l'Europe.

Outre Mediapart, les partenaires médias de cette enquête sont les suivants: *Der Tagesspiegel* (Allemagne), *EuObserver* (Belgique), *Telex* (Hongrie), *EfSyn* (Grèce), *BBC World Service Radio* (Royaume-Uni), *Público* (Portugal), *Il Fatto Quotidiano* (Italie), *InfoLibre* (Espagne), *Gazeta Wyborcza* (Pologne), *Trends* (Belgique), *Republik*(Suisse), *Klassekampen* (Norvège).

Ont également contribué à cette enquête: Wojciech Cie#la, Ingeborg Eliassen, Juliet Ferguson, Attila Kálmán, Maria Maggiore, Sigrid Melchior, Paulo Pena, Elisa Simantke, Nico Schmidt et Harald Schumann, ainsi que Lorenzo Buzzoni, Ana #uri#, Eurydice Bersi & Nikolas Leontopoulos (Reporters United), Manuel Rico (InfoLibre), Philipp Albrecht (Republik).

Pour en savoir plus sur l'enquête et trouver des infos supplémentaires et des interviews, **cliquez ici**.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Direction éditoriale** : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.