

Depuis le 1er janvier 2015 une SNCF nouvelle est arrivée ! Décidée par la loi du 4 août 2014, l'intégration de RFF et de la SNCF dans une structure unique va devenir effective cette année, clôturant la parenthèse de près de 20 ans ouverte en 1997 par la création de RFF.

Le retour à une gestion intégrée du système ferroviaire a été salué dans les médias par des commentaires dithyrambiques et des annonces emphatiques de la part des dirigeants des deux entreprises, laissant entendre qu'une « nouvelle » SNCF est en train de naître. Pour l'actuel président de la SNCF « (Mon projet) pour la SNCF, c'est d'en faire un grand groupe sur toute la mobilité dont on a besoin aujourd'hui (1) ». Lors de la présentation de la future structure du groupe en septembre 2014, l'ambition était clairement affichée : « (la nouvelle SNCF) se donne dix ans pour viser l'excellence mondiale du *mass transit* » (sic).

Pour y parvenir un certain nombre de décisions sont annoncées et présentées comme aussi « révolutionnaires » les unes que les autres : responsabilité individuelle des cadres dans la prise de décision qui les « engagera » personnellement, élaboration d'un contrat de performance permettant de dégager à terme une économie de 15 à 30% sur les coûts de maintenance du réseau (tout en donnant la priorité à la sécurité) et surtout « cap sur le digital » pour « faire passer l'entreprise à l'ère du numérique » et à la vente « d'une mobilité porte à porte » au lieu du train solo, même quand il s'agit du TGV. Sont ainsi annoncés la création d'un « digital chief officer » (sic) à la direction de la SNCF, le lancement d'un site de covoiturage *iD Vroom*, la création d'un *pass* mobilité unique permettant d'acheter un voyage multimodal comprenant train, autobus, autocar, vélo, taxi ou VTC, voiture en location ou libre-service ou bien encore covoiturage... bref, la promesse « d'un voyage plus fluide » avec un accès permanent en temps réel aux données et solutions numériques de bout en bout.

La vérité, c'est que la SNCF, qui a déjà beaucoup promis par le passé, n'est plus crédible et que les discours lénifiants ou triomphalistes sur l'excellence future dans le *mass transit* masquent de plus en plus mal l'incompétence apparente des dirigeants ou au mieux leur impuissance à gérer de façon performante et efficace le système ferroviaire français. Ces discours apparaissent dès lors de plus en plus pour ce qu'ils sont réellement : une fuite en avant dans un monde virtuel où les problèmes seront, espère-t-on, solubles ou escamotables dans le digital.

Car ce qui se profile à l'horizon avec cette nouvelle stratégie c'est, ni plus ni moins, dans le domaine voyageurs, une déconfiture analogue à celle qui s'est produite depuis 30 ans en matière de fret, la « mobilité porte à porte » jouant le même rôle que « la prestation logistique » en précipitant le déclin du trafic vers les modes alternatifs, route et voie d'eau pour le fret, autocars, covoiturage et autopartage pour les voyageurs.

Si l'*iD Pass* permettra d'offrir une alternative vers *iD Vroom* en cas de travaux sur le réseau (2), il finira bien aussi un jour par donner le goût aux clients du rail, las des défaillances de l'offre ferroviaire, d'aller voir ailleurs. Il est vrai que ce serait au profit d'une filiale du groupe SNCF, qui s'est beaucoup développé récemment dans le non-ferroviaire. Ce qui s'est passé hier pour le fret pourra aussi demain se produire pour les voyageurs. Il suffit d'enfiler année après année les contresens stratégiques et, chaque fois qu'on se retrouve dans une impasse, de préférer la solution alternative au fer, beaucoup plus performante, économique, et tellement plus facile que le rail, si compliqué à gérer.

C'est manifestement la voie dans laquelle, hélas, paraît s'engager aujourd'hui la SNCF.

Dans ce cas, que la SNCF se tourne donc résolument vers la e-mobilité qui lui est apparemment si chère et laisse le champ ouvert à d'autres opérateurs, plus compétents et plus motivés qu'elle, pour nous donner, enfin, l'envie de préférer le train.

# « Nouvelle » SNCF : à nous de vous faire oublier le train ?



1) Déclaration en décembre 2014 sur RTL.

2) Les Échos, 12 septembre 2014.

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

<b>Tarifs:</b>	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	13,50 €	15 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	46,50 €	54 €
- tarif "particuliers" (*)	36,00 €	39 €

(\*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile ; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal : à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie Comelli Avenue des Deux-Lacs ZA Courtabœuf 7 91140 VILLEJUST

#### Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE  
Jean-Marie BEAUVAIS  
Xavier DESJARDINS  
Frédéric DOBRUSZKES  
Pierre-Henri ÉMANGARD  
Vincent KAUFMANN  
Philippe MENERAULT  
Alain MORCHEOINE  
Arnaud PASSALACQUA  
Michel QUIDORT  
Alain RICHNER  
Jean-François TROIN  
Philippe VENTEJOL  
Michel VRAC  
Pierre ZEMBRI

**Directeur de la publication**  
Francis BEAUCIRE

**Rédaction, administration, publicité**  
19, rue de la Mare Aubry  
02400 CHÂTEAU-THIERRY

**Ventes - Abonnement**  
Pierre ZEMBRI - LVMT-ENPC  
6-8 Avenue Blaise Pascal  
Champs sur Marne  
77455 Marne la Vallée cedex 2

**Maquette**  
COEPT - METROPOLIS  
**Site internet**  
<http://olegk.free.fr>

**Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).**  
« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts).  
Association déclarée  
(J.O. du 25.5.1967).

**Fondateur**  
Sylvain ZALKIND

**Président d'honneur**  
Maurice PLANTIER

**Siège social**  
19, rue de la Mare Aubry  
02400 CHÂTEAU-THIERRY

**Président**  
Francis BEAUCIRE

**Vice-Présidents**  
Jean-Marie BEAUVAIS  
Michel QUIDORT

**Secrétaire général**  
Alain RICHNER

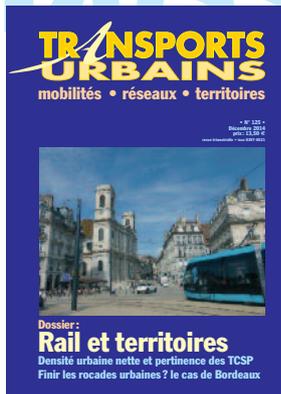
**Trésorier**  
Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

## 1 **Éditorial de la rédaction** « Nouvelle » SNCF : à nous de vous faire oublier le train ?

# Dossier spécial

## Rail et territoires



Couverture  
Besançon  
Photo François de Fleurian

## 3 **Déclin et réorganisation des lignes transversales en France** Michel Vrac

## 19 **Réseau capillaire français : quelle est la densité du réseau ferroviaire français ? le développement du réseau rural est-il possible ? et à quelle rentabilité socioéconomique ?** Julien Gaudremeau

## 19 **La densité urbaine nette des villes de province de 100 000 à 500 000 habitants et les facteurs favorables à la réalisation de réseaux de transport en commun en site propre** François de Fleurian

## 28 **Finir la rocade bordelaise ou en finir avec les rocades urbaines ?** Christophe Chadanson

## 35 **Bonnes feuilles** Xavier Desjardins

**Dossier conçu et coordonné par Francis Beaucire et Pierre Zembri**

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).