

La contraction du réseau ferré français **dans le temps et dans l'espace**

Etienne Auphan

Professeur émérite à l'Université de Paris-Sorbonne

Les réseaux d'infrastructures de transport naissent, croissent, vieillissent et parfois même meurent, à l'image des êtres vivants. C'est qu'ils sont le reflet du contexte économique et socio-politique dans lequel ils évoluent, tout autant que du milieu physique dans lequel ils sont implantés. Or, les infrastructures de transport présentent une grande *inertie*. Il y a donc toujours un décalage entre d'une part la pertinence de la réponse qu'apporte une nouvelle infrastructure et d'autre part sa durée de vie, ou du moins, la survenue de son obsolescence

1 - Qu'est-ce que la contraction des réseaux ferrés ?

En France, quelque 60 000 km de voies ferrées ont été mises en service commercial en un siècle et demi, soit entre 1830 et 1980. Les deux tiers d'entre eux relevaient de *l'intérêt général*, presque totalement à voie normale, le reste relevant de *l'intérêt local*, en très grande majorité à voie métrique réalisées entre 1880 et 1914.

Aujourd'hui, ce réseau d'intérêt local a totalement disparu au 20^{ème} siècle, surtout dans l'Entre-deux-guerres et jusque dans les années 1950, victime à la fois de sa construction à l'économie et de la concurrence de la route.

De nos jours, la moitié de la longueur totale du réseau d'intérêt général est aujourd'hui fermée au service des voyageurs, et pour la très grande majorité, totalement disparue. Cela exprime le caractère éphémère de l'utilisation de ces voies ferrées, qui pour une part se sont trouvées obsolètes au terme de 4 ou 5 décennies.

C'est que chaque ligne de chemin de fer peut être soumise à une certaine obsolescence en raison des nombreux facteurs qui pèsent sur son activité : évolution des sources de trafic, état de l'infrastructure et des ouvrages d'art, changement de normes acceptables en termes de vitesse en ligne ou commerciale (cf. courbes, nombre de voies...), concurrence directe de la route.... Dans ce cas, l'obsolescence se traduit par une diminution du trafic. Mais il existe aussi des causes externes qui, sans créer l'obsolescence

la favorisent ou même la remplacent, telle les destructions de guerre (ligne de la côte Est en Corse, Breil-sur-Roya - Cuneo ou Angers - Perray-Jouannet), les accidents (Oloron-Sainte-Marie – Canfranc), la réalisation de grands équipements, qu'il s'agisse de lacs artificiels (Eygurande – Bort-les-Orgues) ou de routes (Montauban – Lexos), ou encore de la simple opportunité de ne pas réaliser un ouvrage d'art comme on a pu le voir sur la ligne régionale Etang - Dracy-Saint-Loup lors de la réalisation de la LGV Sud-est !, A ces facteurs, sont confrontés les coûts de l'exploitation ou de remise en état qui sont largement fonction des caractéristiques techniques de la ligne et du trafic réel, mais aussi et surtout du cadre topographique dans laquelle la voie ferrée est implantée, c'est-à-dire la présence et l'importance des ouvrages d'art. On peut dire qu'aujourd'hui, toutes les lignes secondaires à tracé très sinueux et à profil très accidenté sont aujourd'hui fermées et même disparues.

Toutes les voies ferrées n'ont donc pas la même durée de vie et les réseaux ferrés se contractent au fur et à mesure de la fermeture des lignes. Si la décision de fermer une voie ferrée au trafic repose en premier lieu sur une situation économique (l'insuffisance de trafic ou bien le coût excessif de fonctionnement et d'entretien de la ligne), elle n'en est pas moins un acte *politique* qui s'inscrit en général dans un programme défini et mis en œuvre dans le cadre de la politique nationale des transports. Le rythme du processus de contraction est donc le reflet direct de la situation économique et politique du moment.

Mais qu'est-ce qu'une voie ferrée fermée ? Dans la plupart des cas, la fermeture d'une voie ferrée ne s'opère pas du jour au lendemain. Il s'agit d'un processus qui passe par différentes phases, les unes juridiques, les autres commerciales et techniques qui correspondent à des statuts bien distincts. En fonction de l'époque à laquelle elles ont été fermées et de la région dans laquelle elles se situent, elles apparaissent donc aujourd'hui sous des formes très différentes. Dans l'ordre du meilleur état vers le plus mauvais, on peut identifier :

- des voies ferrées fonctionnant sous le régime de la *coordination*, c'est-à-dire soumises aux décrets de 1934 sur la coordination du rail et de la route et aux textes qui les ont suivis, notamment ceux de 1949. Dans ce cas, il s'agit de transférer sur route (par autocar) ou même de supprimer définitivement (lorsque le trafic est inexistant) le service des voyageurs tout en maintenant le trafic des marchandises sur le rail. Dans la pratique, ce régime recouvre deux réalités très différentes. D'une part, les très nombreuses lignes plus ou moins secondaires fermées depuis la création de la SNCF qui sont encore plus ou moins actives pour le trafic de fret, mais le plus souvent pour la seule desserte (hors transit) et sous un régime de circulation particulier (« à trafic restreint »). Il s'agit en général de morceaux d'anciennes lignes actives à voie unique et dont l'infrastructure est entretenue au minimum

(Nevers – Azembouy entre Nevers et Clamecy) ou bien de lignes entières (Vitry-le-François - Troyes par exemple) ou encore de courtes sections résiduelles de ce même type de ligne fonctionnant dès lors comme de simples embranchements particuliers (Rémilly-Amicourt - Raucourt sur la ligne Sedan – Verdun par exemple). Ce statut est souvent une étape de transition vers la fermeture définitive à plus ou moins long terme, mais il n'est pas exceptionnel que l'une ou l'autre d'entre elles soit remise en service pour les voyageurs : L'Arbresle – Saint-Bel ou Oloron-Sainte-Marie – Bedous.

D'autre part, des lignes qui demeurent très actives pour le trafic de fret, de transit ou de desserte. Ces lignes sont parfaitement équipées, généralement électrifiées et à double voie, aptes à écouler un trafic important sans aucune modification majeure (rive droite du Rhône ou Hargathen-Falck - Béning en Lorraine). Elles assurent d'ailleurs parfois un transit de voyageurs provisoire en cas de détournement. Ces fermetures sont souvent intervenues dans le cadre de la mise en place de lignes dédiées partiellement ou totalement au transit de marchandises ou à la desserte de grandes aires industrielles, sources de trafic de fret important. Contrairement aux précédentes, ces lignes ne sont pas menacées de fermeture. L'une d'entre elles a même été rouverte au service des voyageurs (Lens – Don-Sainghin) après 16 années d'interruption.

En avançant dans le degré de fermeture, la phase suivante est la *neutralisation*. Ce terme désigne des voies ferrées qui ne sont plus exploitées, mais qui font encore partie du réseau concédé à la SNCF (aujourd'hui à *Réseau Ferré de France*). Le plus souvent, il s'agit de tronçons centraux ou terminaux de lignes fermées au trafic des voyageurs (Aunay-Tréon – Saint-Sauveur–Châteauneuf sur la ligne Dreux – Chartres), plus rarement de lignes entières plus ou moins récemment fermées (Châteaubriant – Nantes ou Cahors – Capdenac). Cette solution préserve l'avenir dans la mesure où les emprises demeurent toujours disponibles, même si elles ne sont plus entretenues. Elles peuvent être à nouveau exploitées si besoin est, moyennant des travaux de remise en état plus ou moins importants, comme ce fut le cas pour Saint-Germain-en-Laye – Noisy-le-Roi sur la Grande-Ceinture Ouest ou comme c'est actuellement en cours entre Nantes et Châteaubriant sous la forme du tram-train.

- enfin, dernier stade de cette évolution : le *déclassement*. Dans ce cas, la voie ferrée est retirée du réseau concédé. A ce stade, c'est le processus de disparition totale qui est engagé : déferrement, puis vente des emprises pour réutilisation à des usages autres que ferroviaires, ou abandon pur et simple de l'infrastructure constituant dès lors une friche ferroviaire linéaire. La situation est donc ici irréversible au regard de l'exploitation ferroviaire,

sauf à reconstruire une nouvelle voie ferrée sur des emprises tout à fait nouvelles, le plus souvent après de nouvelles expropriations.

2 – La contraction du réseau ferré français

En France, la contraction du réseau ferré s'est déroulée à un rythme très variable qui permet de distinguer six grandes périodes /

- avant la nationalisation : les prémices (1901-1937)
- les coupes sombres de la « coordination » (1938-1940)
- l'Après-guerre et les « Trente glorieuses » : poursuite et achèvement du programme de coordination (1941–1968)
- la contraction contractuelle (1969-1973)
- le désengagement de l'Etat au profit des Régions (1974- 1981)
- les Régions devant leurs responsabilités (depuis 1982)

Avant la nationalisation : les prémices (1901-1937)

La contraction du réseau ferré français a commencé avec le siècle en 1901. Elle demeurera très limitée jusqu'à la fin des années 30, même si la crise économique de 1929 s'est traduite par un accroissement réel, mais modeste, du processus : en trois ans, (1932, 1933 et 1934) 750 km de voies ferrées sont soustraites au service des voyageurs. Mais leur répartition sur le territoire français montre qu'il s'agit d'opérations de détail touchant toutes les régions, sans aucun lien entre elles. Elles concernent de courtes antennes à caractère plus ou moins industriel, mais aussi des embranchements desservant des chefs-lieux de canton plus ou moins importants. A la nationalisation des chemins de fer, fin 1937, 2,7 % seulement du réseau d'intérêt général ont été fermés ; c'est dire que la structure générale du réseau n'en a pas été affectée.

Les coupes sombres de la « coordination » (1938-1940)

C'est véritablement la nationalisation des chemins de fer en 1937 qui donnera au processus une intensité radicale. Lors de la création de la SNCF (1^{er} janvier 1938), celle-ci hérite d'un réseau de quelque 40 000 km, l'un des plus denses de l'Europe sur une superficie aussi vaste. L'un des premiers actes de la nouvelle société a consisté dans un effort d'adaptation de la configuration du réseau à la réalité du trafic, conformément aux

termes de la Convention de 1937. Cet objectif s'est traduit par la réalisation d'un programme de fermeture de au service des voyageurs de quelque 20 000 km de lignes sous le régime de la Coordination du rail et de la route, d'autant plus draconien que le processus avait été antérieurement retardé sous les anciennes compagnies.

Au cours des trois années 1938,1939 et 1940, ce sont près de 10 000 km, près du cinquième du réseau, qui sont concernés. Encore ce chiffre ne représente-t-il que la moitié du programme de coordination, le processus ayant été brutalement interrompu par la guerre. Au cours des deux premières années, le réseau français a été amputé d'environ 4000 km annuellement, l'année 1938 détenant même le record absolu en Europe dans ce domaine !

La répartition de ces voies ferrées sur le territoire national montre à l'évidence qu'elles connaissent une plus grande concentration dans la moitié nord-ouest du pays limitée par une ligne Nancy – Bayonne, exception faite de la péninsule bretonne et du nord de la France. Cette zone ne recouvre en rien les densités de population les plus faibles du pays. Au sein des régions peu peuplées en effet, la moindre densité du maillage ferroviaire, et souvent les rigueurs du climat dans des régions difficilement accessibles par la route à cette époque, ont entraîné un certain maintien du réseau déficitaire. En revanche, elle correspond très précisément à l'ensemble des régions les moins industrialisées du pays, celles où l'urbanisation –souvent moyenne- est la plus diffuse, et où les densités rurales sont les plus élevées, toutes conditions peu favorables au développement du trafic ferroviaire, mais très propice à celui des transports routiers.

Fin 1940, près du quart du réseau d'intérêt général est soustrait au trafic des voyageurs dans le cadre du premier plan de contraction du réseau Il y a là une situation exceptionnelle en Europe. Elle est due notamment à la nationalisation des chemins de fer, mais aussi au caractère très localisé des régions industrielles qui a pour conséquence la faible urbanisation de l'espace français à l'époque, à la concentration géographique accentuée des activités et surtout à l'ampleur de l'exode rural et sans oublier la puissance de l'industrie automobile française par le truchement des compagnies d'autocar liées aux grandes firmes automobiles.

L'Après-guerre et les « Trente glorieuses » : poursuite et achèvement du programme de coordination (1941–1968)

Si, durant la guerre, les fermetures se sont interrompues et nombre de lignes fermées ont même été rouvertes provisoirement, c'est parce que le chemin de fer a été perçu comme le recours par nécessité, tant dans son fonctionnement que par son infrastructure dont le

réseau est encore dense. Mais dans l'après-guerre, jusqu'à la fin des années 1960, le processus de contraction se poursuivra au ralenti au rythme moyen de 180 km par an. C'est que, d'une façon générale, la motorisation individuelle, embryonnaire à la fin de la guerre, s'était considérablement développée : de 1947 à 1967, le nombre des immatriculations de voitures neuves en France a été multiplié par 25. Simultanément, la concentration sur le réseau primaire, des investissements ferroviaires dans le cadre de la Reconstruction du pays se traduisait par une dégradation sensible du service sur les autres lignes en raison de l'immobilisme des conditions d'exploitation qui les régissait le plus souvent, que ce soit sous la forme du maintien de la règle des trois services omnibus quotidiens ou de l'utilisation d'autorails inaptes à soutenir la comparaison avec les conditions de déplacement dans une modeste 4L sur les routes de l'époque. Dans ces conditions, la désaffection des usagers à l'égard de la voie ferrée sur les lignes secondaires, même à moyenne distance, était inexorable.

En fait, 60% seulement des quelque 5000 km de lignes fermées au cours de cette période étaient directement exploitées par la SNCF. Le reste consistait, soit dans des réseaux appartenant à de petites compagnies indépendantes (*Est de Lyon, Saint-Victor-Thizy – Cours*) qui n'avaient pas été nationalisées en 1938, soit dans des réseaux départementaux (Aisne, Manche, Landes, Hérault ou Bouches-du-Rhône) soit encore à des lignes intégrées au réseau de la SNCF mais affermées à des filiales comme la S.G.T.E. pour le « Réseau Breton » par exemple..

La répartition spatiale de ces voies ferrées montre une localisation qui correspond principalement à trois situations différentes. D'une part, il s'agit de lignes « stratégiques » établies davantage pour les besoins du transit militaire (avant la Grande guerre) que pour l'écoulement d'un trafic souvent inexistant : Epinal – Jussey, Vitry-le-François – Troyes ou Dole – Chalon-sur-Saône en sont de bons exemples.

D'autre part, les lignes ou réseaux locaux indépendants ne parviennent plus à maintenir un trafic de voyageurs dès que les conditions de vie sont redevenues normales (Landes ou Roussillon notamment). Il en est de même des lignes du grand réseau traversant des régions peu actives, (hors agriculture) : Chartres – Rouen ou Auch – Tarbes.

Enfin, même dans les régions à moyenne ou forte densité de population, la concurrence de la route qui, à partir des années Soixante n'est plus seulement celle de l'autocar, mais surtout celle de la voiture individuelle, ne permet plus à la voie ferrée de résister sur les liaisons locales rurales, notamment en Bretagne, dans la plaine du Languedoc, et même dans le nord de la France ou en Alsace.

Globalement, à la fin des années 1960, le réseau ferré français a été contracté de plus du tiers de sa longueur maximale.

La contraction contractuelle (1969 1973)

A la fin des années Soixante, le *Rapport Nora* prend acte du poids excessif des charges afférentes à la SNCF sur le budget de l'Etat, situation qui ne permet pas à la société nationale de se comporter comme une entreprise commerciale. Il recommande donc à l'Etat l'instauration de nouveaux rapports avec la SNCF dans le cadre d'un « contrat de programme » propre à lui donner une autonomie suffisante pour adapter son réseau à la réalité mouvante du trafic. Le premier contrat de programme est donc signé entre l'Etat et la SNCF en 1969. Il prévoit la suppression du service omnibus sur quelque 10 000 km de lignes dont une bonne partie sur des sections d'artères principales sur lesquelles ne circuleront donc que des trains de grande ligne en transit. Dans ce dernier cas, il s'agit de prendre acte de la dépopulation des campagnes.

Le reste du programme, c'est-à-dire les lignes sur lesquelles ne circulent que des omnibus, correspondent à l'achèvement du programme. Entrepris dès 1969, année au cours de laquelle plus de 1700 km ont été fermés, ce plan, fortement ralenti en 1971 s'est vu brutalement interrompu à la suite du premier choc pétrolier de 1973. Dans les deux années qui suivirent, aucune ligne n'a fait l'objet de fermeture. La suite du programme sera prudemment reprise sur d'autres bases juridiques à partir de 1976. Au total, plus de 4300 km de lignes ont disparu du réseau au cours de ces cinq années. La répartition de ces lignes sur le territoire ne présentant pas des caractères sensiblement différents de celles de la période suivante, c'est l'ensemble des deux que nous analyserons à la fin de celle-ci.

Le désengagement de l'Etat au profit des Régions (1974- 1981)

Lors du choc pétrolier de 1973, on a pu croire que l'Etat renonçait à poursuivre la contraction du réseau ferré. En fait, il ne s'agissait que d'un simple sursis. En effet, devant l'opposition croissante que suscitait alors le processus de contraction (mais souvent relayée par des élus de mauvaise foi sur ce point), l'Etat rechercha un moyen de dégager sa responsabilité tout en lui permettant de mener le plan de fermeture à son terme. Il crut l'avoir trouvé dans la procédure des *Schémas Régionaux de transports collectifs* (SRTC) décidée en 1974. Elle consistait à transférer des fonds aux nouveaux EPR à proportion des économies opérées par des transferts sur route pour les affecter à l'amélioration des autres

services régionaux sur voie ferrée. En clair, cela revenait à inciter les Régions à opérer le plus grand nombre de transferts sur route ou de fermetures pour obtenir le maximum de fonds.

Parallèlement, le *Rapport Guillaumat* publié en 1978 à la demande du gouvernement pour réfléchir sur l'avenir des transports terrestres à l'horizon 1990, recommande l'accélération de la contraction du réseau ferré dont il envisage la réduction, pour le trafic des voyageurs, jusqu'au fameux « réseau noyau » d'une longueur totale correspondant en gros à l'actuel réseau sur lequel circulent les TGV. Pierre Guillaumat, par ailleurs président d'Elferap à l'époque, attribue un rôle marginal au rail dans l'ensemble des transports de personne en dehors des grands axes. Pour mettre en œuvre cette nouvelle attitude de la SNCF, un nouveau type de contrat est instauré : le *contrat d'entreprise* par lequel la SNCF n'est plus soumise à autorisation pour remanier son réseau : une simple information du Ministre suffit, à seule fin de contrôler le rythme annuel du programme. Le Contrat incite aussi la Société nationale à multiplier les conventionnements des services régionaux avec les collectivités, en dehors même des S.R.T.C. dont la procédure n'a connu qu'un succès mitigé au regard de ses objectifs. : les autorités régionales ne se sont guère montrées plus empressées que l'Etat pour endosser la responsabilité de mesures impopulaires concernant directement leurs administrés ! Dans le cadre de ces conventionnements, la SNCF est désormais libre de fermer au service des voyageurs les lignes qu'elles souhaite, mais elle doit demander leur avis aux collectivités territoriales concernées.

C'est dans ces conditions que plus de 800 km de lignes sont encore fermés entre 1976 et le début 1981. Environ 40 % d'entre eux l'ont été dans le cadre des SRTC. Le reste, soit environ 650 km, a fait l'objet des opérations de fermeture de l'année 1980 en application directe du contrat d'entreprise. Toutefois, ce sera là le dernier acte de la politique de contraction du réseau ferré des gouvernements libéraux de la Cinquième République : à partir de 1981, le gouvernement socialiste mettra fin à ce processus, sans que cette interruption soit directement mise en cause par son successeur. La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI, 31 12 1982) confirmera sur ce point la fin du contrat d'entreprise. Pendant cinq ans (1981-1986), seuls les 2 km de la section résiduelle de la Petite ceinture seront fermés.

La répartition géographique des lignes fermées depuis 1969 fait apparaître deux ensembles de nature différente. Le premier regroupe les lignes en antennes encore dispersées un peu partout. Pour une part, il s'agit de courtes antennes « naturelles », c'est-à-dire de petites lignes de pénétration dans les régions montagneuses (Vosges, Pyrénées, Massif Central) ou bien de desserte du littoral. Dans ce cas, ces transferts sur route prennent

acte de la mutation des modes d'accès vers les stations touristiques ou de villégiature, qu'elles soient thermales (Plombières, Châtel-Guyon, Vals, Les Eaux-Bonnes), de montagne (Bagnères de Bigorre) ou littorales (Carteret, Douarnenez). D'autres concernent des embranchements de quelques kilomètres correspondant à une desserte jugée inadaptée à l'échelle de l'urbanisation de l'époque (Decazeville, Draguignan). Pour une autre part, ces antennes résultaient de la fermeture antérieure d'une partie de la ligne créant ainsi un terminus provisoire rendant leur exploitation coûteuse (Sézanne, Ploërmel, Saint-Girons, Le Vigan).

Le second groupe réunit de longues sections, parfois supérieures à la centaine de kilomètres, traduisant le complet démantèlement de lignes qui ne furent pas toutes secondaires : Nancy – Sarreguemines, Paris – Valenciennes par Montdidier au sud de Cambrai, Evreux – Honfleur, Caen - Laval, Paris – Bordeaux par *L'Etat* entre Courtalain et Saumur d'une part, Thouars et Niort d'autre part, Tours – Montluçon au sud de Loches, Toulouse – Montpellier à l'est de Mazamet, Vichy – Le Puy, Troyes – Vesoul par Gray et surtout les quelque 250 km de la ligne de la rive droite du Rhône Lyon – Nîmes au sud de Givors qui constituent la plus longue opération de ce type, mais qui présente un caractère particulier. Il correspond en réalité à une redistribution des trafics de fret et de voyageurs entre les deux rives du Rhône; la ligne de la rive droite a d'ailleurs fait l'objet d'une modernisation importante incluant l'électrification et lui donnant les caractéristiques d'une ligne à grand trafic.

Les Régions devant leurs responsabilités (depuis 1982)

A partir de 1985, les Régions prennent une part croissante dans les décisions de fermeture dans le cadre des conventionnements qui se généralisent parallèlement au renforcement de la régionalisation, mais surtout à partir de la création des « T.E.R. » en 1987. C'est dans ce contexte que la décennie 1997-2006 ne verra pratiquement aucune opération de fermeture, à l'exception de deux lignes de moins de 20 km chacune. En Lorraine (Berthelming – Sarre-Union en 2000) et en Ile-de-France (Coulommiers – La Ferté-Gaucher en 2002).

La répartition de ces dernières voies ferrées sur le territoire français n'est pas géographiquement significative, bien que les opérations soient concentrées principalement sur les régions bordières de la Manche, la Lorraine et l'Auvergne. En revanche, ces fermetures répondent à deux logiques bien différentes. D'une part, il s'agit de prendre acte de mutations en profondeur ;

- les effets de la mise en service du tunnel sous la Manche qui entraîne la fermeture des embranchements des gares maritimes de Calais, Boulogne et Dieppe ;

- la généralisation de l'automobile qui a pour conséquence le changement de mode d'accès à des stations de villégiature, souvent desservies jusque-là par des trains directs (Gérardmer, Bagnoles-de-l'Orne, Dinard et Digne) ou la désaffectation à l'égard de trains justifiés par une activité obsolète bien précise et qui ne constituaient plus qu'un trafic résiduel sur des sections de liaison qui n'attendaient que la fermeture (Aillevilliers – Port-d'Atelier pour le train de nuit desservant les centres militaires de Lorraine ou Pontchâteau – Montoir-de-Bretagne pour le train ouvrier des chantiers de Saint-Nazaire).

La seconde logique relève de la véritable insuffisance de trafic dans des régions démographiquement déshéritées comme le plateau de Langres (Langres – Andilly) ou les hauts plateaux de l'Auvergne (Montluçon – Eygurande ou les deux lignes desservant Bort-les-Orgues devenue des impasses depuis l'enneigement de la vallée de la Dordogne pour le barrage de Bort.

Mais d'autres fermetures de ligne assurant des liaisons locales sur lesquelles les flux sont réels ne se justifient pas autrement que par des considérations propres à la SNCF, même si la Région concernée a parfois donné son accord :

- Dunkerque – Bray-Dunes
- Paris – Dieppe au nord de Gisors, le trafic express étant détourné par Rouen.
- Motteville – Saint-Valéry-en-Caux et Saint-Brieuc – Loudéac qui font toutes les deux l'objet de demandes de réouverture
- Coulommiers – La Ferté-Gaucher.

Conclusion

Quelque 920 km auront encore été fermés au trafic des voyageurs depuis 1985 sous l'impulsion des Régions, la dernière en date (Gisors – Serqueux) l'ayant été en 2006 par la Haute Normandie. Si on considère le rythme moyen de fermeture au cours de cette période trentenaire (30 km par an), il semble donc bien que l'on soit désormais parvenu à un seuil au-delà duquel la fonction assignée au rail dans le système interurbain de transport de voyageurs ne serait plus la même. On ne peut exclure que ce seuil soit franchi le jour où les Régions considéreront qu'elles n'ont plus suffisamment de moyens pour faire fonctionner les TER.

Au total, ce sont donc près de 22 000 km, soit une petite moitié du réseau initial (48,9 %) qui ont été fermées au service des voyageurs en un siècle. Mais toutes ces voies ferrées n'ont pas disparu pour autant, loin de là. Elles se répartissent entre les différents états que nous avons évoqués. La grosse majorité d'entre elles ont été totalement effacées du paysage, soit par transformation en voirie urbaine ou routière, en voie verte, en pistes de randonnée ou bien en propriété privée, soit par envahissement de la végétation ; dans le meilleur des cas, seules quelques traces des emprises peuvent être retrouvées sous la forme de restes de ballast ou de quais enfouis sous les herbes ou envahies par les arbres ou encore, de manière plus visible, sous celle d'ouvrages d'art ou d'anciennes gares transformées en maisons particulières, commerces ou équipements publics.

Néanmoins, plus du tiers des voies ferrées fermées au trafic des voyageurs (36 %, soit près de 9000 km) ne sont pas aujourd'hui déferrées. Si une large part est encore exploitées pour le trafic de fret, soit à grand trafic, soit de manière résiduelle pour la desserte, d'autres lignes font l'objet d'une exploitation de loisir (train touristique, vélorail...). Mais en matière de fermetures de voies ferrées, rien n'est jamais définitif : dans cet ensemble, 455 km (5,7 % du réseau fermé non déferré et 1 % du réseau d'intérêt général initial) ont été rouverts au service commercial de voyageurs et un peu plus de 1000 km (2,3 % du réseau initial et 13 % de ce groupe) font l'objet de projets de réouverture à plus ou moins brève ou moyenne échéance.

Une telle situation montre que la politique de contraction du réseau ferré n'est pas exempte d'erreurs de jugement, ou en tout cas que, parfois, on n'a pas su prévoir les évolutions de la mobilité et ses incidences sur les variations futures du trafic. Il y a là une leçon qu'il serait coupable de ne pas tirer. Dans bien des cas cependant, il est trop tard car la situation est trop souvent irréversible.