

Cercle littéraire des écrivains cheminots

Chronique ferroviaire du *Dévorant*

n°302

Septembre 2020

2020, la pandémie et le transport ferroviaire

L'idée d'utiliser des trains pour le transport de patients est née après les attentats de 2015. Des essais avec des TGV médicalisés avaient rapidement suivi. En s'appuyant sur cette expérience, en 2020, un premier TGV duplex sanitaire, composé de deux rames, a pu circuler dès le jeudi 26 mars depuis Strasbourg pour desservir Angers et Nantes. La première rame ne transporte pas de malades, mais des agents de la SNCF : conducteurs de réserve, agents du matériel, un chef de bord et quelques agents de la Surveillance générale. Cette rame permet d'assurer la sécurité de la seconde qui transporte un maximum de vingt-quatre malades en réanimation et une cinquantaine de soignants et de logisticiens. Le bas de la rame sert de salle médicalisée (à raison de quatre patients par voiture, accompagnés à chaque fois d'un médecin anesthésiste-réanimateur). La circulation des soignants, d'une voiture à l'autre, se fait par la salle haute. Au total, cette organisation nécessite la collaboration et la coordination de près de deux-cents personnes depuis l'embarquement jusqu'au débarquement!

Cette solution logistique a été privilégiée pour deux raisons : la rapidité (dix heures en moyenne « de porte à porte ») et la capacité des TGV : un avion Airbus A330 militaire ne peut pas transporter plus de six patients en réanimation. Par contre, les ponts aériens permettent de franchir les frontières.

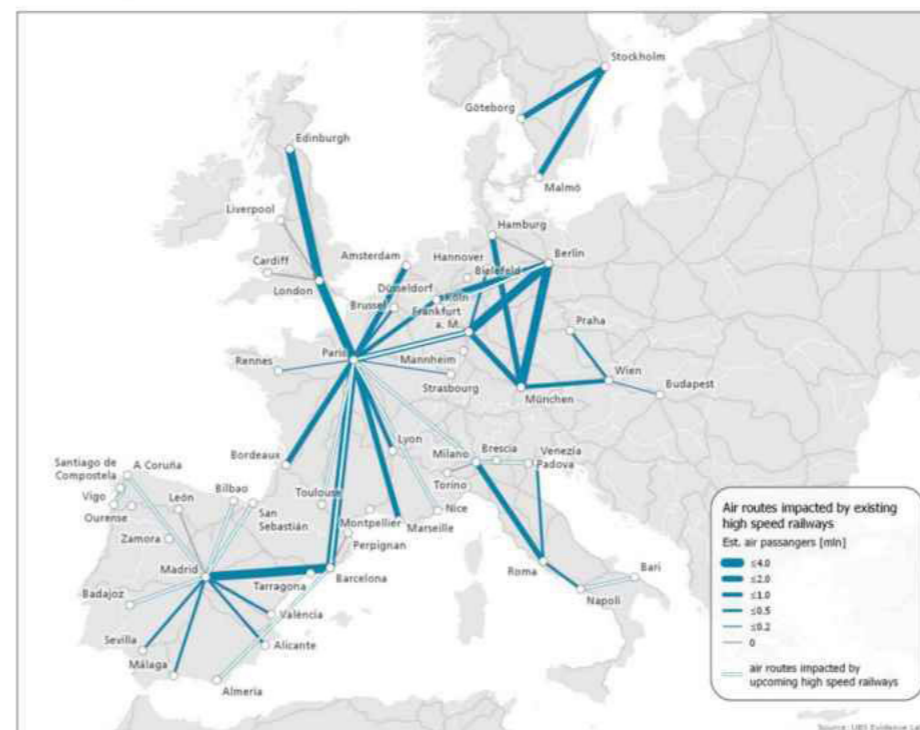
Mais alors que les trains sanitaires faisaient la une de la presse européenne, les circulations de trains de

voyageurs de proximité (RER, TER) et des grandes lignes (TGV, Intercités) vivaient une situation inédite. Pour s'adapter aux restrictions de déplacements, la SNCF fut contrainte, pendant les deux mois de pandémie, de limiter les circulations à 10 % du service normal.

Quant aux circulations des trains de marchandises, la SNCF dut s'adapter rapidement. D'un côté un bon nombre de clients traditionnels, comme l'industrie automobile, avaient fermé leurs portes tandis qu'il fallait renforcer l'approvisionnement du pays en produits alimentaires avec des trains supplémentaires, l'organisation des transports routiers étant rendue difficile. Le chemin de fer, en France comme dans d'autres pays européens, a regagné des parts de marché notamment avec le transport combiné.

Alors que le transport maritime et aérien de fret entre la Chine et l'Europe avait pratiquement cessé, les volumes transportés par chemin de fer depuis la Chine augmentaient de 58 % et ceux expédiés depuis l'Europe de 29 %. Pendant cette période de pandémie, le rail s'est notamment révélé un lien essentiel pour transporter des équipements de protection individuelle. La Chine utilisant cette logistique pour lancer une sorte de « Route de la soie de la santé ».

À la sortie de la crise sanitaire, si les conséquences sur l'économie des transports ont de quoi inquiéter, elles offrent également l'occasion d'engager des actions pour réduire les émissions de gaz à effets de serre. L'épidémie



Carte des liaisons aériennes qui pourraient basculer vers le ferroviaire

de Covid 19 a montré, dans les pays industrialisés qui avaient été contraints de cesser leurs activités, ce que signifie « l'air pur ». C'est d'autant plus vrai que selon les données de l'Union européenne, le transport routier représente 73 % des émissions de gaz à effet de serre, contre 14 % pour l'aviation, 13,5 % pour le maritime et 0,5 % pour le rail.

Dans un rapport (1) réservé à ses clients et paru durant cette période, la banque suisse UBS estime que « les consommateurs et les gouvernements du monde entier sont de plus en plus sensibles aux questions climatiques [...] L'épidémie de Covid-19 montre aux pays industrialisés non seulement ce qu'est de l'air pur et comment l'on peut se débrouiller sans voyager, mais aussi comment un environnement plus propre et des populations en meilleure santé résistent mieux aux maladies ».

Après enquête réalisée auprès des voyageurs de loisirs ou d'affaires, les experts d'UBS constatent que ces derniers toléreraient un rallongement des temps de parcours. Ils s'attendent donc à une accélération du transfert modal des avions vers les trains à grande vitesse en Europe. Le rapport révèle aussi que la pandémie pourrait accélérer une croissance plus importante que prévu dans l'industrie ferroviaire au cours des dix prochaines années.

Mais, avec l'effet cumulé du décrochage du printemps 2020 et les conséquences économiques sur les ressources des collectivités, c'est tout le modèle économique de

financement du transport ferroviaire qui pourrait être remis en cause. Il faudra donc que l'État prenne rapidement toutes ses responsabilités pour aider massivement et durablement les collectivités, autorités organisatrices des transports, mais aussi les opérateurs comme la SNCF et la RATP à surmonter les effets des mesures de confinement qu'il a décrétées. Il devra également leur permettre de répondre « présent » à ces lendemains prometteurs!

Un soutien massif aux investissements des transports publics, associé à la révision de la politique d'investissement des modes routiers (autoroutes) et aériens (extension des aéroports), ne serait-il pas justifié tant pour des questions territoriales, qu'économiques et sociétales?

Joël Forthoffer

(1) Rapport intitulé « By Train or Plane? The Traveller's Dilemma after Covid-19 and amid Climate Change Concerns » (En train ou en avion? Le dilemme du voyageur après le Covid-19, au milieu des préoccupations liées au changement climatique).

Nota, pour approfondir :

• <https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/tgv-medicalise-250320>

• <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2019/01/07/enquete-nationale-mobilite-et-modes-vie-12796>