

En Allemagne, les trains du quotidien fonctionnent très bien

5 décembre 2018 / Violette Bonnebas (Reporterre)



Le rail allemand a connu des décennies de difficultés, mais renaît depuis 1994 et une grande réforme de décentralisation. Depuis, le transport ferroviaire régional s'est imposé comme alternative sérieuse à la voiture.

COP24 — Pendant trois semaines, *Reporterre* devient « *le quotidien du climat* ». Tous les jours, à partir du 26 novembre, une enquête ou un reportage sur ce phénomène qui commence à bouleverser la vie de l'humanité et définit son avenir. Tous nos articles sont à retrouver [ici](#) !

- *Berlin (Allemagne), correspondance*

Heure de pointe en gare de Karow, dans la lointaine banlieue de Berlin. Une foule de passagers s'engouffre dans le train régional RB27 en direction de Groß Schönebeck, commune rurale de 1.700 habitants. Par la fenêtre défilent les paysages du Brandebourg, forêts de pins, lacs et petites maisons grises typiques de cette région d'ex-Allemagne de l'Est.

« *Si cette ligne n'existait pas, je ne me serais jamais installée à la campagne* », raconte Franziska, la quarantaine. Cette ancienne Berlinoise prend le train tous les jours pour aller au travail. « *Je ne voulais pas être dépendante de la voiture, surtout pour des raisons environnementales, explique-t-elle. Et puis, cette ligne est pratique, toujours à l'heure et confortable.* »

Autrefois délaissée par la Deutsche Bahn, la compagnie ferroviaire nationale, la ligne Karow-Groß Schönebeck est aujourd'hui citée en exemple. Son exploitant, la petite compagnie privée NEB, a investi plus de 24 millions d'euros en 2005 pour moderniser le matériel, augmenter la cadence et la vitesse des trains. Résultat : le nombre de passagers a plus que doublé.



Dans le Brandebourg, la densité de population est équivalente aux départements de la Manche ou du Puy-de-Dôme. Mais au contraire de la France, où de nombreuses petites lignes sont en sursis, on mise de nouveau sur le rail, avec le soutien de la population.

Le succès du RB27 est loin d'être une exception en Allemagne. Il ne se passe pas une semaine sans que la réouverture d'une ligne ou sa modernisation ne soit annoncée dans la presse. En Hesse, la région qui entoure Francfort, pas moins de 80 lignes avaient été abandonnées jusqu'au début des années 2000. Le gouvernement régional a décidé d'inverser la tendance : il va investir cent millions d'euros par an pour réactiver quatre lignes d'ici 2024 et envisage la réouverture de quatre supplémentaires.

« Il s'agit d'offrir une alternative crédible à la voiture »

L'enjeu est double. Climatique d'abord : un trajet en train régional émet 2,3 fois moins de gaz à effet de serre qu'en automobile, selon l'Agence fédérale de l'environnement. Territorial ensuite, car la fracture entre la région métropolitaine de Francfort, jeune et attractive, et le reste de la Hesse, rurale et en voie de dépeuplement, ne cesse de s'agrandir. Chaque jour, pas moins d'un million de personnes font la navette pour venir travailler dans la capitale financière de l'Allemagne, le plus souvent en voiture.

« Il s'agit d'offrir une alternative crédible à la voiture, explique le porte-parole du ministère régional des Transports, Marco Kreuter. D'une part, aux habitants des zones périurbaines qui viennent travailler dans les grandes agglomérations menacées par des interdictions de circulation des véhicules diesel, comme Francfort, Wiesbaden et Darmstadt. D'autre part, à ceux qui vivent en zone rurale, afin d'améliorer leur qualité de vie en leur permettant de rallier facilement les petites villes proches de chez eux. » La problématique est particulièrement sensible en Hesse, où de plus en plus de personnes âgées n'osent plus prendre le volant.

À l'échelle nationale, 2,6 milliards de passagers ont emprunté les trains régionaux (S-Bahn compris, l'équivalent de nos RER) en 2017, soit un tiers de plus qu'en 2004. La voiture reste reine, mais la tendance est bien là : si 80 % des Français qui font la navette entre leur domicile et leur travail prennent la voiture, ils sont seulement 68 % outre-Rhin.

Le secteur est en pleine « renaissance », après plusieurs décennies difficiles. Lourdemment endettée, la Deutsche Bahn a fermé pas moins de 5.000 kilomètres de rails, jugés trop peu rentables. Mais en 1994, une grande réforme de décentralisation et de libéralisation a tout chamboulé : l'organisation du transport régional est passée entièrement aux mains des puissantes régions allemandes. Les Länder ont désormais le pouvoir et les moyens de décider elles-mêmes de l'avenir de leurs lignes. Elles choisissent les exploitants, qui opèrent ensuite par délégation de service public. Aujourd'hui, un tiers de ces petites lignes est exploitée par des compagnies privées, le reste par la Deutsche Bahn.



Si cette réforme a eu un coût social très important, particulièrement pour les employés de la compagnie

publique, son bilan en matière de développement des trains régionaux est positif. « Avant la réforme, la Deutsche Bahn décidait de façon centralisée de l'avenir de la moindre petite ligne aux quatre coins de l'Allemagne, explique Philipp Kosok, de l'association pour des transports écologiques VCD. Cela n'avait pas de sens. Cela fonctionne beaucoup mieux depuis que ce sont les régions qui décident qu'il faut une ligne à tel endroit, adaptée aux besoins de la population locale et qui mettent ensuite en concurrence les entreprises ferroviaires par appel d'offres. Cela a beaucoup plus de sens de gérer le transport régional à l'échelon régional. »

Les Länder allemands ont peu à peu compris l'intérêt de revitaliser le transport ferroviaire de proximité

Le budget est aussi important : les Länder ont versé 8,3 milliards d'euros de subventions l'an dernier aux compagnies ferroviaires, un montant en constante progression. Selon la fédération Allianz pro Schiene, 64 euros sont investis chaque année par habitant dans le secteur, contre seulement 37 euros en France. Ces euros sont aussi mieux investis : le coût au kilomètre est deux fois moins élevé qu'en France.

Ce modèle est-il transposable en France ? Certaines spécificités allemandes favorisent le train régional : la population est répartie de façon plus homogène sur le territoire, la mobilité pendulaire est organisée depuis bien plus longtemps et le transport ferroviaire de proximité est un incontournable des plans d'urbanisme. Mais cela n'explique pas tout : « Il y a un échec de la France à proposer des offres attractives, avec des horaires réguliers, y compris le soir, affirme Andreas Wettig, consultant du cabinet KCW. Les trains régionaux français ne sont adaptés qu'aux actifs qui ont des horaires de travail classiques, typiquement à des fonctionnaires, mais pas du tout à ceux qui travaillent en horaires décalés. En Allemagne, on a compris que la mobilité devait être possible tous les jours, toutes les heures. »

Plutôt proautomobiles au départ, les Länder allemands ont donc peu à peu compris l'intérêt de revitaliser le transport ferroviaire de proximité. Près de 500 kilomètres de voies sont à nouveau exploités. S'il ne l'explique pas entièrement, le succès des écologistes aux élections régionales allemandes n'est pas étranger à cette renaissance. La Hesse, mais aussi le Schleswig-Holstein, au Nord, ou le Bade-Wurtemberg, à la frontière avec la France : tous sont cogouvernés par les Grünen, tous misent sur le train.

« Le train est vraiment perçu comme une façon de protéger le climat par le parti écologiste, explique Christian Böttger, professeur à l'université des sciences appliquées de Berlin. C'est moins le cas chez les conservateurs et les libéraux, et très peu le cas chez les partis de gauche et les sociaux-démocrates. » D'ici 2030, le gouvernement fédéral d'Angela Merkel entend doubler le nombre de passagers du rail, toutes lignes confondues, afin de tenir ses engagements de réduction d'émissions de CO₂ dans le secteur des transports.

Lire aussi : [Réforme ferroviaire : l'Allemagne n'est pas un modèle](#)

Source : Violette Bonnebas pour *Reporterre*

Photos :

- . chapô : le train régional RB27. © NEB
- . RB27 : © NEB
- . gare : [Flickr](#) (Ingolf/CC BY-SA 2.0)

- [Emplacement](#) : [Accueil](#) > [Editorial](#) > [Info](#) >
- [Adresse de cet article](#) : <https://reporterre.net/INf-L-Allemagne-rouvre-ses-petites-lignes-de-train-et-elles-marchent-tres-bien>