

Le TGV et le désert (ferroviaire) français

La géographie et l'absence de liaisons ferroviaires fiables assignent à leurs territoires au moins 10 millions de Français. Alors que le train a été désigné comme chef de file des mobilités propres, c'est une situation « inacceptable », dénonce Pascal Perri.

Par [Pascal Perri](#) (économiste et géographe, chroniqueur aux « Echos »)

Publié le 16 avr. 2025 à 17:01

En 1947, le géographe français Jean-François Gravier publie un ouvrage choc sous le titre « Paris et le Désert français ». Son travail porte sur les inégalités territoriales et se présente comme une contribution à l'aménagement du pays, contrarié par une forte propension au centralisme. Au cours des quarante dernières années, le train à grande vitesse a redistribué les cartes. Une carte anamorphosée du territoire montre que Marseille et Montpellier sont désormais plus proches de Paris que Brive et Clermont-Ferrand. Réjouissons-nous pour les Français connectés à ce réseau rapide.

Le train est un atout irremplaçable pour relier les individus, soutenir le développement économique et favoriser la décarbonation des déplacements. Dans le même mouvement, on se félicite du [dynamisme industriel d'Alstom](#) qui crée une nouvelle ligne d'assemblage à La Rochelle. Le TGV est une victoire franco-française qui nous ramène au glorieux passé industriel du pays !

Des Français « exclus du progrès »

Mais le progrès est encore plus précieux quand il est équitablement partagé. La géographie et l'absence de liaisons ferroviaires fiables assignent à leurs territoires au moins 10 millions de Français.

Ils vivent dans un véritable désert des transports collectifs, du Lot, de la Corrèze à l'ouest en allant jusqu'au Cantal, à la Haute-Loire à l'Est et de l'Aveyron et à la Lozère au sud jusqu'au Morvan au nord. Ils sont exclus de ce progrès. C'est une situation inacceptable alors même que le train a été désigné comme chef de file des mobilités propres.

Lire aussi :

[ENQUÊTE - Paris-Bordeaux : la SNCF face à la nouvelle bataille du rail](#)

[Le plan de bataille de la SNCF pour affronter la concurrence dans l'Hexagone](#)

Deux très grandes entreprises du CAC 40 et leurs sous-traitants, [Michelin](#) à Clermont-Ferrand et Legrand à Limoges, ont choisi de maintenir leurs activités dans ces régions où les trains circulent moins vite et moins bien qu'il y a vingt ans ! C'est un geste militant remarquable, mal payé en retour par les politiques publiques d'aménagement de l'espace.

Les habitants et les entrepreneurs de ces régions ne demandent pas l'impossible. Ils rappellent cependant que [le succès du TGV](#) entre Paris et le Sud français et la saturation de cet axe exigeront bientôt un deuxième barreau Nord/Sud qui pourrait épouser une courbe entre Paris et Lyon en passant par le Limousin et l'Auvergne. Le projet avait été étudié sous la présidence de Nicolas Sarkozy avant d'être oublié au cours du mandat suivant.

Déséquilibre des régions

L'Etat est théoriquement en charge des trains d'équilibre du territoire mais il se contente de bricolage et de replâtrage. Le mot équilibre fait sourire tant ces trains participent au contraire au déséquilibre des régions !

Certains segments de ces lignes, comme entre Nevers et Paris n'ont pas reçu un centime d'argent public au cours des vingt-cinq dernières années ! Et pourtant, les travaux de modernisation, d'alimentation électrique, de régénération des voies représentent une enveloppe de moins de 1 milliard.

Lire aussi :

[Allemagne, Espagne, Italie... La SNCF à la conquête du rail européen](#)

[Le futur TGV de la SNCF prend encore du retard](#)

La France a dépensé des dizaines de milliards dans des projets inutiles et coûteux comme [certains champs d'éoliennes terrestres](#) dont l'inefficacité opérationnelle a été démontrée et elle ne serait pas capable de faire rouler des trains sur une partie de son territoire ?

Des lubies environnementalistes d'un côté, alors que nous avons des moyens sûrs et pilotables de produire un électron bas carbone et de l'autre une sorte de laisser-aller coupable qui se traduit par une relégation de quelques millions de Français : [annulations de trains](#), pannes de dernière minute, inconfort des passagers, obsolescence du matériel, tout y est pour rendre incertain un moyen de transport qui devrait à l'inverse offrir toutes garanties de fiabilité. A l'Etat de nous faire préférer le train... partout en France !

Pascal Perri est économiste, géographe et chroniqueur aux « Echos ».