

Communiqué - 6 novembre 2019

« Petites lignes » : les fermetures doivent cesser, d'autres solutions existent !

Depuis plus de 50 ans, de nombreuses « petites lignes » ont été supprimées au détriment des transports du quotidien de ceux qui les utilisaient, sans pour autant rétablir la santé financière du rail. Avant de les supprimer, il faut s'interroger sur la faiblesse de leur fréquentation.

L'effort actuel de rénovation des voies ferrées ne porte que sur le réseau principal : les petites lignes transversales et régionales voyageurs ne sont plus entretenues, les trains sont ralentis sur 5 000 km, 2 000 km de lignes capillaires fret sont menacés de disparition à court terme.

Les voyageurs ont besoin des petites lignes

Quand une ligne est fermée, environ 40 % d'entre eux utilisent à nouveau leur voiture, comme l'a montré une expertise récente du cabinet Trans-Missions réalisée pour la FNAUT. Le bilan environnemental des fermetures est négatif, même si le TER est à traction diesel, et la dépendance automobile est renforcée.

Le réseau ferré forme un tout, il doit mailler l'ensemble du territoire : 20 % des utilisateurs du TGV utilisent aussi un train TER sur leur trajet (quand les gares TGV sont bien positionnées...).

Les territoires ont besoin des petites lignes

Pour la desserte des villes moyennes et des territoires ruraux, en particulier des régions de montagne, l'urgence n'est pas le « désenclavement » routier ou aérien, mais la sauvegarde du réseau ferré.

Le maintien d'une desserte ferroviaire (voyageurs et fret) est nécessaire aux activités économiques des villes moyennes et petites, touristiques, thermales ou possédant des établissements d'enseignement. Sa disparition renforce la concentration des activités dans les grandes villes.

Réduire le coût des petites lignes est possible

SNCF Réseau évalue à 6,9 Md€ d'ici à 2028 le coût de la régénération de toutes les petites lignes. Mais ses devis sont souvent exorbitants, les travaux doivent être adaptés au cas de chaque ligne.

Un transfert de gestion aux Régions, l'Etat restant propriétaire afin de garantir l'affectation ferroviaire des lignes, leur permettrait de choisir les entreprises réalisant les travaux et de réduire les dépenses.

L'ouverture à la concurrence régulée entre exploitants peut entraîner un renforcement des fréquences, une meilleure qualité des services, une hausse de la fréquentation et une diminution des coûts d'exploitation.

En Allemagne, 700 km de lignes régionales et plus de 300 gares ont été rouverts depuis la réforme de 1994. Des réouvertures sont intervenues aussi en Italie avec un grand succès (voir annexe).

Le financement du maintien des petites lignes est possible

Il est possible de financer sur 10 ans un programme de 700 M€ par an de régénération des petites lignes déjà financé à hauteur de 350 M€, le solde l'étant par la hausse des taxes sur les billets d'avion, une écoredevance camions, une taxation exceptionnelle des dividendes autoroutiers ou un emprunt.

La fermeture des petites lignes est une solution de facilité. La FNAUT demande qu'une analyse sociale, économique et environnementale soit rendue obligatoire à l'échelle de chaque bassin de mobilité avant toute décision de fermeture, comme le recommande la Cour des comptes.

Contact presse

- Bruno Gazeau, président, tél. 06 76 73 31 09

- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89

- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31

Annexe : la réouverture de la ligne italienne Merano-Malles

Cette ligne de 60 km située dans le Sud Tyrol italien (Val Venosta) a été fermée en 1991 par les Chemins de fer de l'Etat italien (FS) avec une argumentation que nous entendons souvent en France (manque de fréquentation, pas d'avenir, coût d'entretien trop élevé...). Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens comme sur nombre de lignes régionales françaises.

La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales qui ont su garder le cap malgré les habituelles oppositions (trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture...). Elle est exploitée par l'opérateur privé STA Bolzano.

D'emblée, c'est une offre ambitieuse « à la suisse » qui a été mise en place : un train par heure toute la journée (de 5h à 23h) renforcée par un deuxième train semi-direct en heure de pointe. Et c'est le succès : 1 million de voyageurs en 2005, 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour !

Le succès de cette réouverture est tel que le financement de l'électrification de la ligne et de l'achat de rames électriques plus capacitaires viennent d'être décidés. Le matériel thermique actuellement utilisé, moderne et performant de type GTW Stadler (10 rames), va donc être revendu dès 2018.

Remarquable aussi a été le faible coût de la remise en état de l'infrastructure : 120 millions d'euros pour 60 km, matériel roulant compris. Et le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 euros du km (contre 20 euros ou plus en France) et 12 à 13 euros avec l'amortissement du matériel.

Il s'agit d'une réalisation moderne, rationnelle et très automatisée, pour la commercialisation (distributeur dans les gares) comme pour l'exploitation (commande centralisée de l'ensemble de la ligne), conduite à agent seul...

Ce qui est particulièrement intéressant, c'est qu'il ne s'agit pas d'un exemple pour lequel l'on pourrait objecter que les densités de populations sont sans comparaison avec la démographie française et que l'approche culturelle est différente. Ici nous sommes en Italie, dans une région rurale, avec des localités d'une importance proche de celles rencontrées sur la ligne franc-comtoise Besançon - Le Locle dite ligne des Horlogers. A noter que la photo a été prise en heure creuse...

Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté

