****

STRASBOURG, le 18 juillet 2022

**Abandon du projet TET Grand Est - Sud de la France par la DGITM :**

**une faute grave**

La DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités) dans son rapport initial de 2015 prévoyait la mise en service de trains TET (Trains d’Équilibre du Territoire) de jour au départ de Metz en passant par Nancy, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey, puis vers Grenoble pour une branche, vers Bordeaux pour une autre branche. Avec une mise en service pour 2023.

Pour la FNAUT, c’est une occasion de reconnecter le territoire lorrain et sud champardenais au sud de la France, et un élan vertueux nécessaire pour infléchir la trajectoire des émissions de gaz à effet de serre, pour accélérer le report modal vers le ferroviaire et pour engager une « programmation écologique » crédible.

Tous les acteurs convergent pour faire du ferroviaire une réponse au changement climatique (FNAUT Grand Est, Région Grand Est, Départements, Communautés de commune, associations, FNE-France Nature Environnement).

Malheureusement, notre enthousiasme n’a été que de courte durée : en effet, il y a quelques jours, ce fut la douche froide, quand dans son nouveau rapport de 2022 la DGITM explique ne plus vouloir mettre en œuvre les TET de jour Grand Est - Sud de la France. Les raisons évoquées ?

* le manque de rentabilité, sans aucune étude crédible ;
* le manque de matériel roulant : apparemment, quand ce n’est pas pour le Ouigo vitesse classique, il n’y a pas de possibilité de trouver du matériel ;
* l’abandon de cette desserte se fait donc sur un simple coup de tête de la DGITM et sans la moindre concertation avec ses partenaires.

Aucune réflexion sur les conséquences pour la desserte locale, les reports modaux ou le tourisme. La Lorraine, déjà privée de son interconnexion entre la LGV est-européenne et son réseau TER à Vandières, et le sud de la Champagne Ardenne n’auraient-ils simplement plus le droit de voir leur territoire redynamisé par le train ?

La DGITM ne saurait limiter ses critères d’appréciation au seul aspect commercial, auquel ne se réduit pas l’intérêt général de nos territoires.

Cette décision est unanimement critiquée par la Région Grand Est, la FNAUT Grand Est et les associations locales qui n’y voient pas le signe d’une stratégie pour l’avenir du ferroviaire, détériorant un peu plus un modèle économique en concurrence avec les « routes gratuites » et accroissant le coût pour l’usager.

En ne finançant pas les TET de jour en Lorraine et en sud Champagne Ardenne, la DGITM, et donc l’État, enfoncent un peu plus dans la décroissance la Lorraine et le sud de la Champagne Ardenne et ne donne pas aux usagers la possibilité d’avoir un réel moyen de substitution à la voiture.

Le manque de financement révèle une absence de volonté politique de la part de l’État, au contraire de nos voisins européens qui, tous, investissent massivement dans leur réseau ferroviaire (90 milliards en Allemagne, 20 en Italie ...).

La FNAUT Grand Est invite le Ministre des transports à arrêter une feuille de route ambitieuse et financée pour les années à venir, qui efface cet échec et qui oriente les politiques de mobilité vers un désenclavement effectif de la Lorraine et du sud de la Champagne-Ardenne et vers la décarbonation accélérée pour respecter les objectifs que la France et l’Europe se sont fixés.

Cet effort est dû aux générations futures. La mise en circulation de TET nord-sud est une occasion à ne pas manquer.

François GIORDANI (Président FNAUT Grand Est)

Yves JEANMOUGIN (Vice-président FNAUT Grand Est)

Karim BENALI (Vice-président FNAUT Grand Est)

Louis BLAISE (Président AUT Lorraine)

Élisabeth JANDOT (Présidente ADURNE)

Éric MARÉCHAL (Président DPLACE)

Benoît CHAUVEZ (Président APMB)

Jean-Louis VINOT (Président ADELE-S)

Florent MANRIQUE (Président AUT Sud Alsace)