

F4d - Point de vue de la FNAUT

Les lignes de desserte fine du territoire : le point de vue de la FNAUT

Les lignes de desserte fine du territoire sont usuellement qualifiées de « petites lignes ». Mais elles ne sont perçues comme « petites » que vues de Paris, pas du tout du point de vue des territoires traversés.

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

Que de fois la FNAUT et ses associations locales ont-elles été confrontées à la fermeture de guichets, de petites gares, de petites lignes. 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.

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 5000 km, 2000 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 % des voyageurs utilisent à nouveau leur voiture, comme l'a montré une expertise¹ réalisée en 2017 pour la FNAUT, par le cabinet Trans-Missions. 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 en correspondance.

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 petites et moyennes, touristiques, thermales ou possédant des établissements de formation ou de soins. La disparition des dessertes renforce la concentration des activités dans les grandes villes.

L'hypothèse du train léger

La continuité du service et sans rupture de charge - toujours mal vécue par les voyageurs - impose des matériels qui ne soient pas trop « légers » à tous points de vue. Il faut, quelles que soient leurs caractéristiques techniques, des rames spacieuses, confortables, offrant des services à bord (toilettes, distributeurs de billets, information, vente ambulante...), enfin une qualité propre à attirer de nouveaux utilisateurs.

N'y a-t-il pas quelque commiseration, avec le train léger, pour ne pas dire très léger, à offrir aux clients des petites lignes un matériel « au rabais » pour des raisons d'économie? Mais quelles économies? Plusieurs projets prévoient un matériel autonome, c'est-à-dire sans conducteur. En ferroviaire, l'accès à l'infrastructure

et l'amortissement du matériel roulant représentent jusqu'à 70 % des coûts. Économiser sur le personnel n'est pas la bonne idée, surtout si l'économie aboutit aussi, dans un « train léger », à supprimer le personnel accompagnateur, qui est là, non seulement pour contrôler, mais pour informer, assurer le service à bord et sur le quai.

Cela ne serait pas un bon signal pour l'avenir des petites lignes. Alors, est-ce sur le « train léger » que l'on attend l'État-stratège, ou n'est-ce pas plutôt sur le modèle économique des « lignes de desserte fine », ou sur le financement des infrastructures, en particulier sur le contrat de performance avec SNCF Réseau, qui a douché les espoirs pour la remise à niveau du système ferroviaire et de ses lignes secondaires?

Réduire le coût des petites lignes est possible

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

Un transfert de gestion aux régions, l'État restant propriétaire afin de garantir l'affectation ferroviaire des lignes, 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.

Le financement du maintien des petites lignes est possible

Il est possible de financer sur 10 ans un programme de 700 millions d'euros par an de régénération des petites lignes, programme déjà financé à hauteur de 350 millions d'euros, le solde l'étant par la hausse des taxes sur les billets d'avion, une éco redevance 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 suspension du trafic ferroviaire, comme le recommande la Cour des comptes.

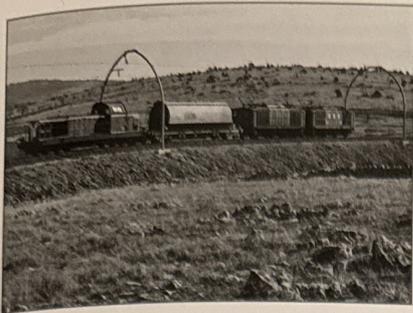
À l'heure où il est urgent de rénover les lignes de desserte fine, afin d'améliorer la mobilité dans les territoires, mais où l'investissement dans le transport ferroviaire est très inférieur aux besoins, la FNAUT, les FNAUT régionales et leurs associations considèrent que c'est à l'État-stratège de soutenir ces lignes, dans un souci de protection de l'environnement et d'égalité entre les habitants.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Christian Perrot, président de la FNAUT Occitanie

16 avril 2024

¹ <https://www.fnaut.fr/estimation-de-la-perte-de-clientele-suite-au-transfert-sur-route-dun-service-ferroviaire-trans-missions/>



Double-page précédente : Avec une BB 8500 en tête, le train de nuit 5412 Béziers - Paris-Austerlitz passe en vitesse la gare de Magalas où il croise le 8075 Bédarieux - Béziers assuré ce jour-là par une courte rame tractée par deux BB 4100 dont la 4170. 13 mars 1982, 18 h 44. GC

Ci-dessus de gauche à droite et de haut en bas :

- Trois locomotives pour un très court train de marchandises descendant du col de Lagarde vers Sévérac-le-Château : deux BB 4100 et une BB 66000 en pousse depuis la vallée du Lot. 11 février 1984, 12 h 45. GC
- Le long train de marchandises 26911 mené vers le sud par deux BB 4100 dont la 4161 traverse le viaduc d'Aguessac surplombé par le village de Compeyre. 11 août 1982, 14 h 24. GC
- Avec deux BB 4100 en tête, dont la 4162, et la 4162 en pousse, le train de marchandises 26911 quitte Tournemire-Roquefort et aborde la rampe et le profil ondulé de la ligne vers le sud au pied du Causse du Larzac. L'autre voie est celle de Tournemire à Saint-Affrique. 5 septembre 1983, 17 h 51. Cette photo est en couverture du livre consacré aux BB Midi (1984, éditions du Cabri). GC
- Durant la brève période d'utilisation de ces locomotives sur la ligne, la CC 72032 approche de Saint-Chély avec un train de coils. 30 décembre 2004. Pierre-Louis ESPINASSE

- Un convoi de coils à destination de Saint-Chély, tracté par les BB 75404 et 75430, passe à Ruynes-en-Margeride. 8 décembre 2013. Pierre-Louis ESPINASSE
- Après avoir amené un train de coils à Saint-Chély, la BB 67556 et une autre de la série vont repartir vers Neussargues et Clermont-Ferrand en rapatriant des wagons vides. 21 novembre 2019, 18 h 03. Marc DEBRINCAT
- Un long convoi de wagons bâchés vides pour le transport de coils revient de Saint-Chély vers Clermont-Ferrand - et ultérieurement Fos - en traversant le viaduc de Garabit derrière deux BB 67400. 1^{er} octobre 2015. Pierre-louis ESPINASSE
- Dernier jour de service marchandises assuré par les BB 67400 de Fret SNCF : ayant amené leur train de coils à Saint-Chély, les BB 67460 et 67471 (décorée pour l'occasion) repartent vers Neussargues en côtoyant le Y 8110 qui assure les manœuvres vers l'usine ArcelorMittal. 18 décembre 2023, 13 h 22. GC
- À partir de septembre 2023, les BB 60000, ici les 60068 et 60038 près de La Garde (PK 663), ont pris le relai des BB 67400 sur les trains de coils pour Saint-Chély. 19 décembre 2023, 12 h 56. GC