

Communiqué - 2 mars 2020

## **« Petites lignes » : leur rénovation est essentielle pour l'aménagement du territoire et l'environnement**

*La publication partielle du rapport Philizot sur les « petites lignes » ferroviaires inquiète les usagers du TER car la question majeure de l'absence de financement par l'Etat et les Régions reste posée.*

Depuis 1938, de nombreuses petites lignes, régionales et même interrégionales, ont été supprimées sans tenir compte des besoins des usagers et des territoires, au coup par coup, sans étude globale d'impact, et sans pour autant rétablir la santé financière du rail.

Le gouvernement propose aujourd'hui une répartition du financement des lignes régionales entre l'Etat, SNCF Réseau et les Régions. Cette démarche de régionalisation est justifiée après le succès de la gestion des trains TER, mais elle masque l'absence de ressources financières nouvelles de l'Etat et des Régions alors qu'un effort massif et ambitieux d'investissement et de renforcement de l'offre est indispensable.

### **Des risques contre-productifs pour l'aménagement du territoire et l'environnement**

Le maintien d'une desserte ferroviaire (voyageurs et fret) est nécessaire aux activités économiques des zones fragiles. Sa disparition pénalise les villes moyennes et petites, centres administratifs dotés d'établissements d'enseignement, villes touristiques ; elle renforce la concentration des activités dans les grandes villes.

Quand une ligne ferroviaire est fermée, environ 40 % des usagers reprennent la voiture, suivant une expertise du cabinet Trans-Missions : le bilan carbone est négatif, même si le TER est à traction diesel. La dépendance automobile est alors renforcée malgré l'urgence climatique.

### **Une leçon à retenir : la suppression puis la redécouverte du tramway**

Le tramway a disparu de la plupart des agglomérations françaises dans les années 1950. Pendant ce temps, nos voisins européens ont modernisé leurs réseaux et maîtrisé ainsi la croissance du trafic automobile urbain. Modernisé, le tramway a dû être réintroduit dans une trentaine d'agglomérations françaises à partir des années 1980 : un retour plébiscité par le public.

Le succès du tramway - rapide, confortable, de grande capacité - s'est accentué avec l'ouverture récente de nouvelles lignes à Annemasse, Avignon, Bordeaux, Caen, Lyon, Nice, Saint-Etienne, en Ile-de-France. Des projets existent également à Angers, Nancy, Nantes, Strasbourg, Tours et en Ile-de-France.

### **Les petites lignes ont un avenir**

Il ne faut pas reproduire avec les petites lignes, menacées de disparition pour cause de sous-investissement, les erreurs commises dans le passé avec le tramway. On doit les rénover, améliorer leur exploitation souvent indigente en introduisant une concurrence régulée entre opérateurs, et donner aux Régions les moyens de les prendre en charge.

**Pour les villes moyennes et les territoires ruraux, l'urgence n'est pas le désenclavement routier ou aérien. En Allemagne, 1200 km de voies ferrées ont été rouverts depuis 1994. Économe en espace et en énergie, le train est, de loin, le mode de transport le plus écologique.**

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, tél. 06 19 09 78 89
- Michel Quidort, président de la FEV, tél. 06 12 22 35 54
- Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31