

Petites lignes de train, des milliards recherchés

Oxfam France publie un rapport, ce lundi, sur l'état alarmant des «lignes vitales» du réseau ferré français, menacées de fermeture. «Le train ne doit pas être un luxe, ni un mode de transport réservé aux grandes villes», plaide l'ONG, qui chiffre l'investissement nécessaire à 3 milliards d'euros par an.

La ligne des Hirondelles entre Dole et Saint-Clément (Jura), la ligne Clamecy-Corbigny, dans le Morvan... De nombreuses petites lignes du réseau français sont en sur-sis, faute de travaux conséquents. Dans un rapport publié ce lundi, l'ONG Oxfam France, avec l'Alliance écologique et sociale, Sud Rail et La Déroute des Routes, alerte sur l'état du réseau dans les dessertes locales. L'heure est grave : un sixième du réseau ferré français est en fin de vie, et 10 000 km de voies – soit un tiers du réseau – sont menacés de disparition d'ici dix ans.

Ce constat d'urgence fait l'unanimité dans le monde ferroviaire. Pour preuve, ces dernières années, le PDG de la SNCF Jean-Pierre Farandou (désormais ministre du Travail) n'a pas cessé de réclamer une augmentation d'1,5 milliard d'euros du budget pour l'entretien des voies, afin de stopper le vieillissement du réseau. Oxfam va plus loin et demande une rallonge de 3 milliards d'euros, «pour renforcer et moderniser le réseau ferroviaire du quotidien, en priorité dans



Oxfam défend «un plan de réouverture prioritaire des lignes stratégiques pour l'accès à l'emploi et aux services publics essentiels». Photo illustration Sipa/Patrick Lévêque

les territoires aujourd'hui mal desservis».

«L'état moyen des lignes de desserte fine du territoire s'est fortement dégradé du fait d'un sous-investissement», constate également un récent rapport parlementaire, réalisé par deux députés, Olga Givernet (Ain, Renaissance) et Béranger Cernon (Essonne, LFI).

«Un territoire qui meurt»

Pourtant, ces lignes – environ 7 000 km qui représentent 10 % du trafic de voyageurs – soulèvent des enjeux écologiques, économiques et sociaux. «Il y a une précarité de mobilité, juge Selma Huart, chargée de plaider à Oxfam France. La dépendance à la voiture dans les zones rurales et périurbaines est coûteuse.» Le rapport relève que chaque voiture coûte en moyenne près de 5 900 euros par an à son propriétaire (achat,

maintenance, carburant, permis, assurance, parking, etc). Un coût qui impacte particulièrement les ménages modestes, notamment quand il y a plusieurs véhicules dans le foyer : 20 % de leurs revenus sont consacrés aux déplacements, contre 14 % pour la moyenne des Français.

Les régions, seules à financer ces «lignes vitales», se retrouvent en première ligne face à la problématique de leur dégradation. Et les collectivités locales font face à des coupes drastiques de leurs ressources. La baisse des crédits du «Fonds vert» pour financer la transition écologique en est l'illustration : 650 millions d'euros lui sont dédiés dans le projet de budget pour 2026, loin des 2,5 milliards de 2024.

«Quand une ligne ferme, c'est un territoire qui meurt», déplore Julien Troccaz, secrétaire fédéral Sud-Rail, qui voit une solution : «De l'argent, il y en a.

coalition La Déroute des routes a recensé près de 200 projets autoroutiers en cours, pour un coût total de 18 milliards d'euros. Notre demande est de fléchir 3 milliards pour le train.»

La situation du réseau ferroviaire est connue à la tête de l'État. L'ancien Premier ministre François Bayrou avait lancé au printemps une conférence - «Ambition France Transports» - pour le financement des mobilités. Sébastien Lecornu a pris la suite des travaux, en annonçant mercredi, au Sénat, une «loi-cadre qui permettra notamment de fléchir les recettes des futures concessions autoroutières vers le développement de nouvelles infrastructures notamment ferroviaires. La question de la desserte des territoires est capitale pour éviter qu'un sentiment de relégation ne se développe davantage chez des millions de nos concitoyens».

Arthur Sautrel

«Il n'est pas trop tard mais le temps presse»

Questions à ►
Patricia Pérennes,
économiste des transports
ferroviaires



Quelles sont les causes du déclin des petites lignes ferroviaires ?

«D'abord, il y a eu un sous-investissement chronique : l'État a cessé de financer sérieusement ces infrastructures. Les lignes ont vieilli, les travaux ont été repoussés, et aujourd'hui, c'est un mur qui se dresse devant nous. Les régions tentent de contribuer, mais leurs moyens sont limités et elles doivent faire des choix budgétaires. S'ajoute à cela une baisse progressive de la fréquentation, liée à l'aménagement du territoire, à nos modes de vie et à la place dominante de la voiture. L'offre ferroviaire entretient elle-même ce cercle vicieux : des lignes sont maintenues avec seulement quelques trains par jour. Et quand vient le moment de rénover, il faut trouver 100 millions d'euros pour 50 km de voies à rénover.»

Est-ce qu'il est trop tard pour sauver ces petites lignes ?

«Non, mais le temps presse. Certaines lignes seront sauvées, d'autres pas. Tout dépend de la volonté locale et des moyens financiers mis sur la table. Dans certains territoires motivés, des rénovations sont engagées, par exemple entre Nancy et Contrexéville. Mais là où les élus ne s'en préoccupent pas, les fermetures s'enchaînent.»

Des projets de trains légers sont en développement (Drais, TELLi), avec la promesse d'un coût d'exploitation moins élevé. Est-ce la solution ?

«Cela donne envie d'y croire. Un gros avantage serait de réduire les coûts d'entretien : des trains plus petits et moins lourds seraient moins agressifs pour la voie, comparés aux TER actuellement en service en France. Ces derniers sont pour la plupart conçus pour transporter plusieurs centaines de passagers, ce qui est inutile pour les très petites lignes. Mais cela soulève aussi des problématiques : en termes de sécurité, ces trains légers pourront-ils circuler au milieu d'autres trains plus lourds, avec des conséquences en cas de collision ? Une remise en état des voies sera de toute façon nécessaire, car ces trains légers ne pourront pas rouler sur des rails en très mauvais état.»