



La préservation du

S'INTÉRESSER aux voies ferrées fermées au trafic voyageurs ou même à tout trafic depuis dix ou vingt ans (ou parfois davantage), imaginer leur réactivation et préconiser la préservation de leurs emprises, c'est prendre le risque de passer pour un ferroviathe amateur de "petites lignes" ou un doux rêveur voulant ressusciter le passé. Or, il ne s'agit pas d'attachement sentimental au chemin de fer d'autrefois mais au contraire d'une attitude réaliste et tournée vers l'avenir.

Rappelons tout d'abord, pour couper court aux sourires ironiques, que le TGV a déjà bénéficié et va prochainement bénéficier, de la récupération d'emprises ferroviaires heureusement préservées. A sa sortie de Paris, le TGV Atlantique a été implanté à moindre coût sur la plate-forme, dite de Gallardon, de l'ancienne ligne Paris-Chartres, et c'est la réouverture, après modernisation et électrification, de la ligne La Cluse-Bellegarde (dite des Carpatas) qui va permettre d'accélérer de 30 minutes les relations TGV Paris-Genève en supprimant un détour de 50 km par le sud du Jura.

L'ancienne ligne dite du plateau de Bièvre (Rives-Saint-Rambert d'Albon), encore partiellement utilisée par des trains de fret, aurait pu offrir une opportunité analogue et facile à mettre en œuvre, pour raccourcir la liaison TGV Paris-Grenoble. Mais RFF lui a finalement préféré l'hypothèse d'un raccordement, à Saint-André le Gaz, entre la ligne classique Grenoble-Lyon et la future ligne TGV Lyon-Chambéry. RFF étudie par contre une revitalisation de la ligne Gardanne-Saint-Maximin-Brignoles-Carnoules pour raccourcir les liaisons TGV Paris-Nice en "shuntant" Marseille, en attendant la construction d'une ligne à grande vitesse reliant Aix-en-Provence à la Côte d'Azur.

Mais le TGV n'est pas seul concerné par la réutilisation d'emprises ferroviaires préservées. D'anciennes lignes, aujourd'hui situées en milieu urbain et périurbain dense, encombré par les voitures des "pendu-

lares", constituent un patrimoine précieux.

C'est le cas de la petite ceinture parisienne, dont la réutilisation au sud de Paris pour des liaisons de type RER serait complémentaire de la construction d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux. Le cas de la grande ceinture est un peu différent, puisqu'elle est encore parcourue par des trains de fret. Peu de responsables politiques imaginaient, il y a vingt ans, qu'elle pourrait accueillir à nouveau des services voyageurs, tant la périphérie des grandes villes semblait devoir être abandonnée définitivement à l'automobile.

La réouverture de la ligne Cannes-Grasse, enfin décidée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, coûtera moins cher que la construction de la pénétrante routière implantée sur le même itinéraire et génératrice de trafic et de nuisances. Faut-il qualifier de doux rêveurs les militants qui ont patiemment, depuis trente ans, travaillé au maintien de son emprise et plaidé pour sa réouverture? La réouverture de la ligne Lyon-Crémieu (ligne de l'Est de Lyon) est décidée, celles des lignes Lyon-Trévoux, Nantes-Châteaubriant, Avignon-Carpentras, Hyères-Les Salins, Bruay-Lens ou encore Bollwiller-Guebwiller dans la périphérie nord de Mulhouse sont envisagées. La réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules pourrait, entre Saint-Maximin et Gardanne, faciliter les déplacements quotidiens vers Marseille.

En ville même, les installations ferroviaires voyageurs sont à préserver impérativement. Il y a quatre ans, à Marseille, la gare de La Joliette a été supprimée au profit des opérations immobilières d'Euroméditerranée, alors qu'il était possible d'y intégrer une desserte TER sur le modèle de La Défense et d'y créer un pôle multimodal. De même, la gare du Prado a disparu au profit d'un parc urbain alors qu'il était possible de conserver deux voies en limite du parc.

Des réouvertures sont programmées, à l'étude ou envisageables pour recréer des liaisons régionales disparues. C'est le cas des lignes Orléans-Chartres et Orléans-Montargis,

Fontenay le Comte-Niort, Nantes-Rennes par Châteaubriant, Le Mans-La Flèche (dont la réouverture avait été sérieusement envisagée en 1982), Le Havre-Fécamp, Agen-Ville-neuve sur Lot, Auxerre-Nevers.

En Région Pays de la Loire, le maire de Mayenne prévoit un projet urbanistique avec pénétrante routière sur l'emprise urbaine de la ligne Mayenne-Laval, tandis que les élus du pays de Haute-Mayenne veulent conserver la ligne pour y faire circuler un tramway (l'Etat a déplacé un échangeur sur la déviation dans cette perspective). En Basse-Normandie, la réouverture de la ligne Caen-Flers pour la desserte périurbaine de Caen et celle de la "Suisse normande" est souhaitée par les uns, tandis que d'autres veulent récupérer sa plate-forme pour en faire un aménagement touristique, voire une route. Philippe Duron, maire de Louvigny, refuse la perspective d'une réouverture, alors qu'il a été rapporteur de la loi Voynet sur l'aménagement du territoire...

Il est également possible de recréer certaines liaisons interrégionales voyageurs, par exemple Grenoble-Nice par les Alpes (en réutilisant la ligne Saint-Auban-Digne pour créer un accès des Chemins de Fer de Provence à la vallée de la Durance), Nantes-Poitiers par Bressuire et Parthenay, Nancy-Colmar par Saint-Dié en Alsace ou encore Paris-Dieppe par Gisors et Serqueux.

La sauvegarde d'anciennes lignes permet aussi à des associations de faire circuler des trains touristiques qui remportent un grand succès et apportent une contribution non négligeable aux économies régionales. Certains tronçons d'anciennes lignes peuvent être réutilisés comme embranchements ferroviaires. La ligne Châteauroux-Montluçon a été rouverte sur 12 km pour permettre l'expédition de bois produits par l'entretien des forêts et la production de scieries. De même, le patrimoine domanial urbain qui subsiste encore peut se révéler utile pour l'entrepôtage et les opérations logistiques. La nécessité de créer des "itinéraires bis" dédiés au fret ou à priorité fret

patrimoine ferroviaire

est aujourd'hui reconnue. Le contournement Ouest de Lyon, ancienne ligne stratégique, a été heureusement préservé et RFF y a entrepris des travaux de remise en état. La reconstitution de l'ancienne ligne Paris-Bordeaux par Niort qui, avant-guerre, a vu circuler des trains de voyageurs – et serait aujourd'hui bien utile pour décharger l'artère encombrée passant par Tours – est malheureusement plus difficile. Une grande rocade de Paris serait elle aussi utile pour décharger la grande ceinture: elle suppose, côté sud, la réouverture des lignes Rouen-Chartres-Orléans et Orléans-Montargis-Sens-Troyes-Châlons en Champagne (la partie nord de la grande rocade existe, le port du Havre réclame depuis longtemps sa redynamisation).

Autre exemple en cours de discussion, la ligne Sablé-Château Gontier-Segré-Château-briant-Montoir, menacée par le projet de rocade sud de Château Gontier. Or, cette ligne constitue la seule possibilité d'accès ferroviaire de la Mayenne à la capitale régionale, Nantes. Elle pourrait offrir un itinéraire fret quasiment dédié au port autonome de Saint-Nazaire qui en souhaite la préservation.

Enfin, des lignes internationales offrent des opportunités intéressantes, pour les voyageurs ou le fret, suivant les cas, et méritent d'être réactivées, voire partiellement reconstruites comme l'a été la ligne Nice-Coni, par exemple Pau-Canfranc ou Colmar-Fribourg en Brisgau. La réouverture de la ligne Evian-Saint-Gingolph serait cohérente avec l'ouverture, prévue en 2007, de la liaison La Praille-Eaux Vives en tunnel sous la ville de Genève, permettant une liaison directe Genève-Annemasse. La Commission européenne finance à 50% l'étude de la réouverture, envisagée par la Région Champagne-Ardenne et la Wallonie, de la ligne

transfrontalière reliant Givet (Ardenne) à Dinant (Belgique), fermée depuis 1988.

Tout ce qui précède montre bien l'importance de la préservation des emprises ferroviaires. Personne ne peut prétendre que les emprises inutilisées aujourd'hui sont à jamais inutilisées. Il faut en effet augmenter la capacité du réseau ferroviaire et surtout sa capillarité, comme on l'a fait

peut d'ailleurs évoluer. Quel sera le prix du pétrole en 2030? Après le premier choc pétrolier de 1974, le ministère des Transports avait fait réaliser un recensement des "petites lignes" qui pouvaient être réactivées mais l'étude a vite été rangée dans un tiroir et le principe de précaution a été oublié.

De nombreux déclassements de lignes, suivis d'aliénations d'emprises, ont eu lieu depuis une génération. Des tronçons de lignes désaffectées ont été rachetés par des collectivités locales pour faciliter des opérations d'urbanisme, de voirie ou de loisirs ou vendues à des particuliers. Ce processus se poursuit avec l'approbation ou même à l'initiative de RFF. A noter cependant que le département de l'Hérault a décidé de conserver intégralement ses plates-formes ferroviaires.

S'il est naturel de neutraliser des lignes inutilisées, il faut que ces opérations soient réversibles. Il est donc nécessaire d'enrayer la poursuite irréfléchie des déclassements (4 200 km de 1991 à 2002). Si certaines lignes peuvent être démantelées sans dommage pour l'avenir, d'autres doivent être impérativement préservées. C'est la raison pour laquelle la FNAUT et plusieurs de ses associations ont déposé des recours auprès du Conseil d'Etat et de quatre tribunaux administratifs pour tenter d'éviter le déclassement en cours de 13 lignes ou sections de



Pour préserver l'avenir il faut préserver le patrimoine ferroviaire

pour le réseau routier, afin d'élargir géographiquement la desserte ferroviaire et créer des itinéraires de détournement des trains en cas d'incident ou d'accident et de délestage en cas de surcharge des lignes principales (c'est le véritable intérêt d'une réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules).

La situation économique générale

lignes, à propos desquelles la SNCF a parfois donné un avis négatif. La FNAUT a également fait des propositions pour une modernisation de la procédure de déclassement qui, aujourd'hui, se déroule suivant une procédure administrative compliquée et opaque puisqu'elle n'implique ni étude d'impact, ni débat public, ni enquête publique. ■