



La ligne Limoges-Angoulême en gare d'Excideuil, juin 2024.
PHOTO STÉPHANE LEFÈVRE

Rail

Les petites lignes attendent un gros geste politique

JEAN-LOUIS MERCIER
jean.louis.mercier@gostrfrance.com

A l'appel du collectif des Sans Trains, une forte mobilisation est prévue, aujourd'hui, à Limoges, en Haute-Vienne, pour demander à l'État et les Régions de s'engager dans un vrai plan de rénovation des lignes ferroviaires. Trente-quatre organisations ont répondu à l'appel, dont Urgence ligne Polt qui défend le développement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui passe par Vierzon. D'abord, un constat : celles que l'on appelle les lignes de dessertes fines du territoire, sur lesquelles circulent surtout des trains express régionaux et un peu de fret, irriguent nos régions. Et, déjà en 2016, elles étaient hors d'âge, bien loin de l'état pourtant pas très frais du réseau des grandes lignes structurantes. Un peu comme si, à côté des autoroutes, les routes départementales n'avaient jamais été refaites depuis des décennies. Que l'on en juge : en 2016, ces lignes étaient à 78 % à voie unique, à 85 % non électrifiées, leurs rails affichaient déjà une moyenne d'âge avoisinant 40 ans. Et les trois-quarts d'entre ces voies étaient dans un tel état de délabrement qu'elles étaient susceptibles

de subir des limitations de vitesse, voire des suspensions de circulation. Les conséquences de l'enchaînement limitation de vitesse-baisse de fréquentation sont connues : la ligne finit par fermer, la baisse du nombre de passagers servant de prétexte à la SNCF pour ne pas lancer de travaux. Comment en est-on arrivé là ? Patricia Pérennes, économiste consultante dans le secteur du transport ferroviaire qui réside dans le Cher, fait remonter le problème au début des années 1980, « avec le tournant de la rigueur (pris par le gouvernement Mauroy en 1983, NDLR), puis avec les premiers TGV. Pour favoriser le développement des TGV, l'État a demandé au ministère des Transports de se serrer la ceinture. Certaines lignes ont été priorisées, mais on n'a plus fait l'entretien régulier des autres voies et on est arrivé à cette situation ».

Une solution « politique »
Face au mur d'investissement, quelle est la solution ? « Elle est politique », tranche Patricia Pérennes. Qui ne croit que moyennement à la manne des millions des autoroutes pour sauver ces lignes. Car si la conférence Ambition France Transports a suggéré que les bénéfices autoroutiers, récupérés lors de la réattribution des concessions, vers 2030, puissent être réorientés vers SNCF Réseau pour réinvestir dans les voies et la signali-

sation, « cet argent ira au réseau structurant, Paris-Clermont, Paris-Toulouse, Nantes-Lyon ou Bourges-Montluçon. Pas aux lignes de dessertes fines, dont il est dit dans le rapport de la conférence qu'elles seront financées dans le cadre des contrats de plan État-Région ou par les Régions elles-mêmes ».

Projet de société

Autant dire que l'on revient au point de départ car « même les Régions pro-actives en matière d'investissement comme la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie n'ont plus les moyens de financer cela », constate Patricia Pérennes, à l'unisson de ce que répète depuis plusieurs mois, maintenant, le président de Nouvelle-Aquitaine, Alain Rousset.

« Il faut donc une décision politique, insiste l'économiste. Que la Région en fasse une priorité financière ou que ce soit l'État qui en fasse une priorité politique ». Mais, à l'heure des choix, ça risque de coïncider. « Tout le monde se dit en faveur du rail mais, alors, qu'est-ce qu'on sacrifie pour trouver de l'argent ? Quel lycée ferme-t-on, quel impôt augmente-t-on ? » Pour Patricia Pérennes, il ne s'agit pas seulement de grands travaux à mener, « c'est un vrai projet de société, pour lequel les gens n'arrivent pas à concevoir les montants et les enjeux. Si on investit, si on rouvre des lignes,

Une manifestation d'ampleur s'annonce aujourd'hui à Limoges, en Haute-Vienne, à l'appel des Sans Trains. Ce collectif d'associations, dont Urgence ligne Polt, demande que l'État et les Régions s'engagent dans un vrai plan de rénovation des lignes de ces territoires. Nous avons demandé à une experte, qui réside dans le Cher, son éclairage sur la situation de ces lignes et sur les pistes d'avenir.

alors il faudra que les gens prennent le train, il faudra modifier les modes de vie, ne plus prendre la voiture, mettre un terme à l'habitat diffus qui oblige justement à prendre son véhicule, pour que la ligne refasse sens. » Elle qui se dit une « ferrovipathe convaincue » estime que, lorsque les lignes structurantes comme le Paris-Clermont ou le Paris-Limoges auront été rénovées, « elles pourraient apporter plus de monde et ainsi faire du rabattement sur les petites lignes, qui en profiteraient. Mais il faudra vraiment changer nos modes de vie. L'urbanisation de zones agricoles a tué les centres-villes mais aussi les trains. Pour faire du ferroviaire une priorité politique, ce qui n'a jamais été le cas, il faut faire élire un gouvernement qui aille dans ce sens-là, pour organiser la société autour de la proximité, du développement durable et de l'écologie ».

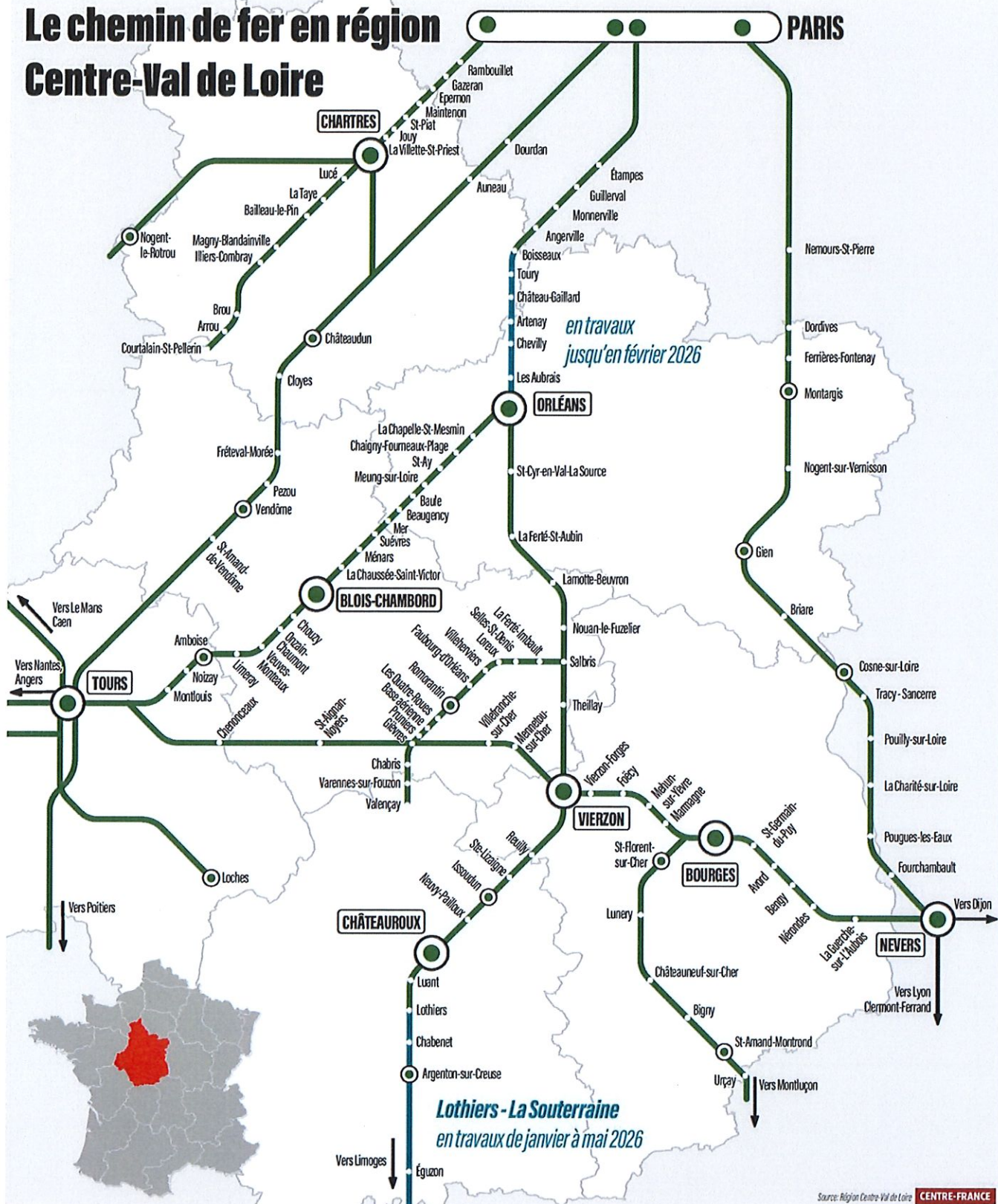
Comme on n'en est pas encore là, des lignes risquent encore de fermer. Et rouvrir coûte d'autant plus cher que l'on attend longtemps. « Une norme dit qu'il faut cinq années de circulation commerciale pour garder un passage à niveau fonctionnel, sinon il faut refaire des travaux, remettre souvent des barrières, faire un pont ou un tunnel, et là, c'est 10 millions à chaque fois. » Et comme il n'y a pas de budget, le serpent (ferroviaire) se mord la queue... ●

Rassemblement aujourd'hui à Limoges

Trente-quatre associations du Massif central, de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie appellent à manifester ce samedi, à Limoges. Les « Sans Trains », ainsi qu'ils se baptisent, demandent à ce que « la loi-cadre du ferroviaire, qui s'annonce pour le premier trimestre, établisse des financements d'urgence pour le ferroviaire de nos régions et ce dès 2026. » Ils demandent aussi à ce que « l'État et les Régions cessent d'user de manœuvres dilatoires concernant la responsabilité des compétences budgétaires et s'engagent dans un plan pluriannuel de reconstruction et développement du réseau ferroviaire ».

Le rassemblement est prévu à la gare de Limoges-Bénédictins à 15 heures. Après les discours, un cortège se dirigera vers la préfecture où seront déposées de vieilles chaussures (« nous en avons assez d'user nos vieux souliers, c'est en train que nous voulons nous déplacer »), avant un retour à la gare et des prises de parole. ●

Le chemin de fer en région Centre-Val de Loire



Source: Région Centre-Val de Loire **CENTRE-FRANCE**