

La Fnaut réclame un moratoire sur la fermeture des lignes ferroviaires



© Kurt Rasmussen

A lors que le rapport Spinetta pointe le fardeau des **petites lignes** (1,7 milliard d'euros par an consacrés à 10 000 km de lignes accueillant 2 % des voyageurs) et conduit à s'interroger sur leur maintien, l'étude présentée le 8 juillet par la **Fnaut** tombe à pic. Cette étude, qu'elle a commandée il y a environ un an au cabinet **Trans-Missions**, montre que « *quand on passe du train au car, on perd 40 % de voyageurs et quand on passe du car au train, on en gagne 65 %* », résume Bruno Gazeau, son président.

Les auteurs de l'étude ont passé au crible une douzaine de petites lignes. « *Nous avons cherché à déterminer l'effet du prix du billet, du temps de parcours et de la fréquence* », explique Béatrice Jarrige, un des trois auteurs de l'étude. « *Nous avons aussi cherché à mesurer le bonus du train, qui correspond notamment à la fiabilité de ce mode de transport et au confort.* » Selon elle, il serait

intéressant de pousser encore plus loin les études.

La Fnaut réclame donc un moratoire sur la fermeture des lignes ferroviaires, *« indispensable tant que des études socio-économiques solides, basées sur les possibilités d'un rail performant, n'auront pas été effectuées, que les infrastructures n'auront pas été modernisées et qu'une offre adaptée aux besoins locaux n'aura pas été mise en place, ce qui passe par une mise en concurrence des opérateurs ferroviaires et une exploitation en délégation de service public ».*

La fédération se désole de la politique suivie depuis les années 1920 qui a consisté à supprimer des milliers de km de « petites lignes ». Une solution de facilité, selon elle, qui s'est faite *« au détriment du maillage du réseau sans pour autant rétablir la santé financière du rail car l'effet réseau a été réduit ».*

Pour la Fnaut, qui pointe les *« coûts excessifs »* de la SNCF et l'état de l'infrastructure, la faiblesse de la fréquentation n'a rien de structurel. La concurrence qu'elle appelle de ses vœux *« permettrait une sérieuse réduction des coûts d'exploitation des trains, de régénération et de maintenance des infrastructures ».* A l'image, ajoute-t-elle de ce qui s'est passé dans d'autres pays, notamment en Allemagne.

M.-H. P.
