

Il revient à la France de lancer enfin sa révolution ferroviaire

Pour le journal *Le Monde*

Le train reste une idée neuve. Près de deux cents ans après la mise en service de la première ligne de chemin de fer, en Angleterre, en 1825, une nouvelle révolution ferroviaire est en marche : celle de la gratuité. A chaque siècle, son enjeu. Si, au XIX^e puis au XX^e siècle, les infrastructures de transports ont d'abord servi le développement économique, elles doivent désormais servir en premier lieu la lutte contre le réchauffement climatique.

Ce changement de paradigme n'est pas une utopie. Il n'est pas un choix, mais bien une nécessité, et commence à se réaliser sous nos yeux. Et il est temps que la France rattrape son retard pour ne pas rater le train de l'histoire.

En Allemagne, le gouvernement fédéral a décidé, en mai, d'un abonnement à 9 euros sur l'ensemble du réseau local et régional du pays qui a permis, en trois mois, de baisser l'inflation de deux points, de faire basculer 10 % du trafic de la route vers le rail et de gagner 1,8 million de tonnes de CO₂. Fort de ce résultat, le chancelier, Olaf Scholz, réfléchit à étendre la mesure...

En Espagne, le gouvernement de Pedro Sanchez vient de mettre en place la gratuité des transports pour les quatre mois qui viennent, autour des douze plus grandes villes et des banlieues : la Renfe [*équivalent de la SNCF*] estime à 75 millions les trajets supplémentaires à venir sur la période.

En Occitanie, la région a mis en place le train à 1 euro depuis de longues années : 3 millions de billets vendus par an (selon la région Occitanie et la SNCF), dont la moitié l'été, permettent ainsi aux habitants de tous les territoires, aux saisonniers, aux touristes, de voyager de façon économe et durable.

A Montpellier, une métropole, la plus importante à ce jour en France, vote la gratuité des transports, tandis que des villes, des villages prennent quasi quotidiennement des initiatives en ce sens.

Oui, une révolution est en marche. Et elle s'accélère avec l'urgence climatique et sociale qui secoue nos habitudes et nos modes de pensée.

Elle nécessite pour la France lucidité et volontarisme politique.

Lucidité de réinvestir fortement dans son réseau ferroviaire. Le 28 août, nous inaugurons la réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône, entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes, fermée depuis 1973 par l'Etat et la SNCF. Quand, après avoir écouté la population, les élus, les acteurs économiques de ce territoire du Gard rhodanien, j'ai décidé en 2016 que le train reviendrait, on m'a répondu : « *C'est impossible, madame la présidente.* »

La promesse est tenue grâce au volontarisme politique et à la force collective. Et trois ans plus tôt que prévu. La région Occitanie a investi 12,83 millions d'euros et ira jusqu'à 100 millions pour desservir davantage de gares. Et ce n'est qu'un début. Dans les Cévennes, le Pays cathare, le Comminges, d'autres lignes rouvriront dans les années qui viennent.

Ce que je mets en œuvre depuis six ans en Occitanie, je le propose pour notre pays. Gain environnemental et énergétique, gain de pouvoir d'achat, gain de sécurité : le train apporte des réponses sûres et concrètes aux préoccupations de vie de nos habitants. Je crois en l'avenir du rail pour tous les trajets, ceux du quotidien, ceux des marchandises, ceux des déplacements plus lointains.

Localement, les régions sont au rendez-vous en y consacrant leur premier poste budgétaire. L'Europe a, quant à elle, fixé de nouveaux objectifs très ambitieux de baisse des émissions de CO₂. Il revient à l'Etat de lancer enfin sa révolution et de faire beaucoup plus pour redonner au train les moyens de transporter davantage de voyageurs, en rénovant les voies et les gares, en créant de nouvelles dessertes, en rouvrant des lignes fermées, en aménageant de nouvelles lignes à grande vitesse dans le sud du pays. Ces prochaines années, l'Allemagne va investir 90 milliards d'euros, quand l'Italie annonce 190 milliards d'euros, pour régénérer leurs réseaux et renouveler leurs matériels roulants. En ce sens, je soutiens pleinement les objectifs de Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF, qui appelle le gouvernement « à investir 100 milliards d'euros sur le réseau français et à ainsi doubler la part modale du fer, en passant de 10 % à 20 % des déplacements ».

Et là où le train ne peut aller, il faut investir dans des autocars plus propres, comme nous le faisons avec des commandes en cours de cars à hydrogène, développer le transport à la demande dans les zones les plus rurales, proposer de nouvelles voies réservées aux véhicules propres à l'entrée des centres urbains. L'éloignement des réseaux de transport en commun performants est vécu, à juste titre, par nos concitoyens, comme une inégalité, une injustice, un déclassé.

De la même manière, nous devons aussi assumer un choc tarifaire afin de rendre plus attractive l'offre de transport en commun. Nous devons garantir des billets accessibles à nos compatriotes les plus modestes. Nous devons prendre le chemin de la gratuité, comme nous l'expérimentons avec succès sur les trains régionaux en Occitanie auprès des moins de 26 ans ou encore pour les transports scolaires au bénéfice de 170 000 enfants et de leurs familles chaque jour.

Voilà donc, devant nous, le grand défi d'une véritable loi de planification écologique. Le gouvernement et le Parlement ne doivent pas rater ce rendez-vous. L'enjeu de transformation est énorme pour tous les grands secteurs pollueurs : le transport est le premier, avec 30 % des émissions des gaz à effet de serre, et, surtout, l'histoire démontre que la prospérité a toujours été favorisée par des investissements importants dans les voies de communication. Ne tremblons pas devant les montants à engager, nos voisins européens nous l'ont rappelé : faisons des choix forts et audacieux. Notre pays et la planète ne s'en porteront que mieux.

Carole Delga
Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée