



Certains acteurs du monde rural plaident pour un véritable retour du train à la campagne.
Hans Lucas via AFP

Ruralité : "Il est grand temps que l'on mise sur le ferroviaire, l'un des transports d'avenir du XXI^e siècle"

Tribune publiée le 06/03/2022 dans Marianne

Par Dominique Marmier , Nathalie Montero , Nelly Vallance et Véronique Marchand

Nelly Vallance, présidente du Mouvement rural de jeunesse chrétienne (MRJC), Véronique Marchand et Nathalie Montero, co-présidentes de la Confédération nationale des foyers ruraux, et Dominique Marmier, président de la Fédération nationale Familles rurales, plaident pour un renforcement du train à la campagne, afin de sortir du tout-automobile.

En ce début d'une année électorale décisive pour le pays dans son ensemble, le foisonnement des analyses sur les « fractures » françaises ou sur « l'archipélisation » du pays suscite débats, colloques et tribunes. Le constat est là et est une inépuisable mine de controverses médiatiques. Comme très souvent,

le diagnostic passionne autant que les remèdes indiffèrent. À croire que la contemplation des difficultés du pays produit un intérêt et une curiosité tels que les politiques à mener pour y remédier revêtent une dimension moindre, d'un intérêt tout relatif par rapport à la contemplation des malfaçons de notre société.

« Apporter une vision et un projet s'inscrivant dans le long terme ne peut se faire qu'en associant et mobilisant la société »

Pour les mondes ruraux, les questions de mobilité sont essentielles. Elles déterminent à la fois la réalisation de l'égalité, la possibilité de travailler, d'accéder à des services publics ou de santé aussi bien qu'aux lieux commerciaux. Entre tous ces lieux on ne compte pas en kilomètres mais quasi systématiquement en dizaines de kilomètres. L'automobile n'a de rôle plus déterminant et plus central que dans les mondes ruraux. Le mouvement social des Gilets jaunes a mis en lumière cette réalité et a eu pour glu idéologique, rassemblant des gens très différents, une véritable culture de la « bagnole ». Apporter une vision et un projet s'inscrivant dans le long terme ne peut se faire qu'en associant et mobilisant la société, c'est-à-dire les habitants dans leur diversité, ainsi que les collectivités locales en lien avec les citoyens.

FAVORISER LE TRAIN

Si aujourd'hui le tout-automobile domine les mondes ruraux, avec une accidentologie record leur étant propre, il est temps de reconsidérer nos politiques relatives à la mobilité et aux transports. Alors que nos métropoles adoptent des politiques visant à réduire drastiquement le trafic automobile, on ne sait par quelle absurdité les mondes ruraux ne bénéficieraient pas d'une révision des politiques de transport les

touchant.

Victimes du choix d'un demi-siècle de l'État visant à favoriser les lignes à grande vitesse, les « petites lignes » sont aujourd'hui délaissées, les gares vides quand elles n'ont pas été vendues par la SNCF. Le chemin de fer a contribué pendant toute une époque à aménager le territoire national. Il ne s'agit nullement à nos yeux de vanter « la douceur des lampes à huile et la splendeur de la marine à voile » mais, au contraire, d'imaginer la mobilité de demain, plus égalitaire, plus écologique, plus sûre également. Les petites lignes sont un trésor inestimable pour notre pays et ses mondes ruraux. En rouvrant des lignes, en assurant une desserte suffisante et intelligente des territoires, notre pays ferait un investissement qui s'avérerait rentable à maints égards à l'avenir. Y compris sur le plan du développement économique, le pari sur les infrastructures ferroviaires contribuera à l'essor de nouvelles activités économiques dans les mondes ruraux.

Les liaisons ferroviaires sont essentielles pour faciliter le lien entre les métropoles régionales et les zones rurales, ce qui implique un accès plus grand à certains soins hospitaliers ou aux centres universitaires pour les plus jeunes. Les petites lignes ont aussi un potentiel de règlement de la fréquentation des axes départementaux et nationaux par de longues files de camion qui souvent font du cabotage dans nos régions, alors que le fret ferroviaire désengorgerait et sécuriserait ces axes. Quant aux gares, qu'elles soient existantes ou à construire, elles méritent mieux que de demeurer une salle des pas perdus sans personnels aucun pour renseigner ou aider les usagers.

TRANSPORT D'AVENIR

Les gares de demain peuvent devenir des centres importants de la vie sociale, notamment en accueillant des services publics, des espaces de coworking. Évidemment, pour que les gens prennent le train, il faut que l'offre soit à la hauteur de l'ambition d'un changement de paradigme. C'est ainsi que le retour du train, attendu, espéré et nécessaire implique une politique favorisant l'efflorescence de moyens connexes

de transport pour relier gares et lieux de vie, commerciaux ou de production. Il faudra conséquemment travailler sur la façon de promouvoir des formes de transports nécessaires aux mondes ruraux : transport à la demande, plate-forme de covoiturage, service auto-stop sécurisé, taxi solidaire, mise à disposition de véhicules en auto-partage à proximité des gares... Il faut partir du vécu réel de nos concitoyens pour opérer un changement nécessaire et radical en matière de mobilité.

Qu'on ne se méprenne pas : si on offre une alternative efficace au tout-automobile et au tout-camion, on donnera aux ménages des marges de manœuvre supplémentaires et on désengorgera des axes hyperfréquentés au bénéfice de la sécurité, de l'environnement et de l'accès plus égalitaire aux services parfois éloignés de dizaines de kilomètres des ruraux concernés. Il est grand temps que l'on mise sur le ferroviaire, l'un des transports d'avenir du XXI^e siècle.