

TRANSPORTS :

Le train solution pour la transition énergétique

Jean-Jacques Marchi a développé une défense du train de proximité, au Rex

Et si le train Aubrac, c'était l'avenir ?

SOLUTION.

Le train est un outil de la transition énergétique, Jean-Jacques Marchi en est convaincu.

En sursis permanent, l'Aubrac, le train qui relie Neussargues à Béziers, peut compter sur des soutiens. Comme celui, argumenté, du docteur en économie Jean-Jacques Marchi.

Quel sens du timing !

Vendredi soir, à l'invitation de l'association des Amis de Garabit, le docteur en économie Jean-Jacques Marchi tenait une conférence au Rex pour défendre l'Aubrac, et le train en général, en tant que mode de transport d'avenir, notamment économique. Alors même que la veille et l'avant-veille, un rapport de la Cour des comptes, puis la direction de la SNCF, avaient une fois de plus condamné les « lignes de desserte fines » (les petites lignes en novlangue), car pas assez rentables, ni empruntées. Alors même, c'est plus anecdotique, à moins que cela ne le soit pas, qu'une partie de l'assistance avait dû venir en bla-bla car, faute d'Aubrac, annulé sans que les voyageurs en soient informés. Clairement, en dehors d'un Rex acquis à sa cause, Jean-Jacques Marchi tient un discours à contre-courant. Mais quels sont ses arguments pour y croire ?

Ville contre ruralité

. D'abord, il montra son étonnement : « Pourquoi dans ma ville de Bordeaux, on développe le rail vers Bergerac, on construit une ligne de tram, alors que dans les endroits ruraux, dans les zones de montagne, on défait les lignes. Ce serait le rail pour les villes, le diesel pour les campagnes ? Ça n'est pas logique. »

L'écologie.

« La transition écologique, sans le rail, c'est mission impossible » estime-t-il. « Chaque année, nous importons 65 milliards d'euros d'énergies fossiles. 70 % sont consacrés aux transports, qui sont shootés au pétrole, puisque 91 % de la consommation des transports est en énergie fossile. Un poste qui augmente, quand les autres activités énergivores baissent, même l'agriculture, qu'on stigmatise souvent. Or le train représente 1 % des émissions de gaz à effet de serre des transports, alors qu'il concerne 7 % des voyageurs et 12 % des marchandises qui circulent. La solution est vite trouvée. » D'autant que si le train coûte, « la pollution aussi. Selon une mission parlementaire on dépense 101 milliards d'euros par an à cause de la pollution. Ce chiffre met en perspective la dette de la SNCF, qui est, cumulée, de 50 milliards. » Quand au fait que les autocars

pollueraient moins « c'est faux. Quand on remplace un train par un car, on perd des voyageurs qui prennent leur voiture, parce qu'on supprime des arrêts. Le compte n'y est pas. »

Une solution éprouvée.

« Face à l'enjeu écologique, on peut attendre la solution miracle, technologique, et continuer comme si de rien n'était d'ici là. Ou alors se fier à une solution éprouvée depuis un siècle. Qui consomme une énergie propre, se fond mieux dans le paysage, occupe moins d'espace. Ce qui n'exclut pas de tester l'hydrogène ou les batteries, pour se défaire des trains diesel. Si l'Aubrac est électrique, cela pourrait être la solution pour son prolongement de Neussargues à Clermont, où le train roule au diesel. Mais il faut conserver les caténaires, ce qui fonctionne. »

L'économie.

« Fermer les petites lignes pour des raisons économiques, c'est mensonger. Vous gagnerez plus en fermant le Bordeaux-Toulouse que l'Aubrac. » Et à quelqu'un dans la salle qui lui faisait remarquer que la SNCF coûtait de l'argent, le conférencier rétorquait : « les routes nationales n'en gagnent pas non plus. »

Un choix politique.

« En France, on a l'obsession de la bagnole, et le lobby routier est puissant. On dépense 40 € par an et par habitant pour le train, moins que dans les autres pays. En Suisse, c'est 362 €. En Espagne, pour relancer le TGV Barcelone-Madrid, ils ont baissé le prix des billets, ça a marché. En Italie, en Allemagne, on relance des lignes, et ça fonctionne. Mais nous, on ne voit le train que comme un coût. Quand une ligne ne marche pas, on n'envisage que la fermeture comme solution. Et on assure mal le service. Aujourd'hui, qui veut prendre l'Aubrac ? On a une chance sur deux de se retrouver dans un autocar, ou qu'il soit annulé. Or il faut reconstruire les lignes, rétablir le service, pour avoir une économie résiliente. »