

# l'âge

# L'ÉDITO

Lisa Giachino

## LA VIE EN TRAIN

**S**aint-Médard-en-Jalles, au sud de Bordeaux. L'ancienne gare ferroviaire a été transformée en « gare cycliste », escale sur la piste cyclable Vélodyssée, avec bistrot et aire de jeux pour les enfants. Une vieille locomotive prend la rouille sur quelques tronçons de rail grignotés par l'herbe. Construite en 1871 pour acheminer le bois, à l'initiative du Conseil général de la Gironde,

la ligne Bordeaux-Lacanau a cessé de transporter des voyageurs dès 1954, et a fermé complètement en 1978 : la route a remplacé le train. À la vue de ce chemin de fer qui ne mène plus nulle part, on pense à la richesse que constituaient les petites gares, ce réseau patiemment construit qui égrenait les villages, les reliait les uns aux autres et à la ville. Aujourd'hui, on parle des transports avec des grands mots : « *report modal* », « *mobilité durable* »... tout en continuant de démanteler ce qui permet les déplacements sans voiture. Après le tramway, qui a disparu des villes il y a 50 ans pour réapparaître aujourd'hui, et les milliers de kilomètres de TER désaffectés, c'est au tour des trains longue distance Intercités. L'État veut se désengager de six des huit trains de nuit encore existants.

Lancé cet été, l'appel « Oui au train de nuit » défend ce mode de transport « *peu énergivore, valorisant l'infrastructure existante, utilisant les sillons ferroviaires sous-utilisés la nuit* ». Il dénonce le sabotage de ces trains : « *Ils sortent souvent très tardivement à la réservation, d'où la vente – quelque peu forcée – de billets TGV. Les voies classiques (empruntées par les trains de nuit, Ndlr) souffrent d'un grave manque de maintenance, induisant des réductions de vitesse, des fermetures de lignes et même des accidents.* » Les associations signataires appellent les usagers et les mouvements militants à agir localement par des distributions de tracts, des articles dans les journaux locaux, des performances humoristiques ou artistiques. « *Le train de nuit reste populaire et présente un fort potentiel de revalorisation. Les modes [de déplacement] sobres et simples n'ont pas de lobby pour les propulser : la mobilisation citoyenne est nécessaire.* »

L'enjeu des transports n'est pas seulement écologique, il est aussi social. On savait que la politique de l'État, qui déshabille les lignes classiques sous prétexte d'investir dans la grande vitesse, pénalise les moins riches : le TGV, c'est beaucoup plus cher pour l'utilisateur que le TER. Dans le numéro d'août du *Monde Diplomatique*, le chercheur Matthieu Grossetête éclaire par ailleurs d'un jour méconnu les conséquences du tout-voiture. « *Alors qu'ils ne représentent que 13,8 % de la population française âgée de 15 ans et plus, les ouvriers comptaient pour 22,1 % des 3 239 personnes décédées sur la route en 2007 et pour 19 % des blessés hospitalisés.* » En cause : des trajets plus longs pour aller travailler, des voitures moins grosses et moins solides, une fragilité socio-économique qui induit plus de comportements à risque... Notre société est « *dépendante à une technologie inéquitable* » dénonce le réseau Carfree, qui défend « *la vie sans voiture* » et a publié sur son site un article que je vous conseille : « *La SNCF lance Ouivélo pour remplacer ses trains* ». Ça ne vous aidera pas à réserver un billet de train en ligne, mais ça vous fera rire, ce qui est déjà très bien !