



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Pérennité des « petites lignes » ferroviaires

Question écrite n° 8613

Texte de la question

M. Fabien Di Filippo attire l'attention de M. le ministre de la cohésion des territoires sur la pérennité des « petites lignes » ferroviaires à l'heure d'une réforme de la SNCF entreprise par le Gouvernement. Dans ce contexte, qui fait suite à la remise du rapport Spinetta au Gouvernement le 15 février 2018, le Premier ministre a évoqué un possible transfert de responsabilité des dites « petites lignes » aux régions, répondant aux craintes des élus locaux. Ces lignes, pointées par le rapport pour leur manque de rentabilité, pourraient ainsi passer sous le giron des régions, plus à même d'en décider de la fermeture ou du maintien. À la charge donc des régions, l'entretien et l'usufruit de ces lignes de chemin de fer que le rapport pointe déjà comme déficitaires. Or la loi de programmation des finances publiques pour 2018 a fixé pour les grandes collectivités territoriales, dont les régions font partie, un objectif exigeant de 13 milliards d'euros d'économies à réaliser d'ici 2022 sur leurs dépenses de fonctionnement. Il est donc tout à fait paradoxal de leur imposer la charge supplémentaire que représente l'entretien des petites lignes ferroviaires. Cette charge représente un coût que les régions ne pourront pas assumer seules ; cette inquiétude a d'ailleurs été soulevée par l'Association des régions de France, qui demande une révision des contrats de plan État-régions (CPER), par lequel l'État et les régions s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants d'aménagement du territoire. Également impactées, les communes ont manifesté leur méfiance à travers la voix de l'Association des maires de France dans un communiqué du 20 février 2018, qui s'inquiète d'une préconisation du rapport Spinetta, suggérant d'augmenter la redevance payée par les régions pour utiliser le réseau ferroviaire, et ainsi les inciter à fermer des lignes. Ces petites lignes qui représentent 9 000 km de rail sont, pour la plupart, vitales pour le développement et la survie économique des territoires ruraux enclavés, et souvent excentrés des grandes aires urbaines. À ce titre, leur fermeture serait dramatique pour l'avenir de ces territoires, qui, pâtissant déjà d'un manque de considération du Gouvernement, ne sauraient souffrir d'une telle décision. En se défaussant de sa responsabilité, l'État opterait pour une décentralisation de la décision de fermeture des lignes et rejeterait aux régions l'impopularité de la décision. Il l'interpelle donc sur les préconisations du rapport Spinetta que le Gouvernement entend suivre notamment en ce qui concerne les petites lignes ferroviaires.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance des lignes ferroviaires peu circulées qui sont indispensables au maillage de notre territoire et à la vitalité, en particulier, des zones rurales souvent défavorisées en matière d'offres de mobilité. L'état du réseau de ces lignes de desserte fine du territoire est toutefois préoccupant, la remise à niveau des petites lignes ferroviaires nécessitant de l'ordre de 5 milliards d'euros d'investissements au cours des 10 prochaines années. Le financement de la régénération de ces lignes est assuré à la fois par l'État et les collectivités territoriales, au premier rang desquelles les régions, dans le cadre des contrats de plan (CPER). Le Gouvernement considère que les petites lignes sont une composante essentielle de l'aménagement des territoires desservis. L'État demeurera donc aux côtés des collectivités pour entretenir ce maillage et, en conséquence, les engagements pris dans le cadre des CPER seront tenus et financés à hauteur des 1,5 milliard d'euros prévus. Le Gouvernement a également annoncé que la trajectoire d'investissements sur le réseau structurant inscrite dans le contrat pluriannuel entre l'État et SNCF Réseau, prévoyant d'ores et déjà 3,6 milliards d'euros d'investissements par an en moyenne sur la période 2017-2026

(avant prise en compte des efforts de productivité attendus de la part du gestionnaire d'infrastructure), serait renforcée à hauteur de 200 M€ par an à partir de 2022 afin de permettre la remise en état du réseau ferré national. Enfin, l'État continuera à contribuer, comme il le fait déjà aujourd'hui à hauteur de 2,2 milliards d'euros par an, à la prise en charge des redevances d'accès à ce réseau ferré national des TER et des TET. Le soutien financier national à la remise à niveau du réseau ferroviaire est donc sans précédent. C'est le prix du rattrapage de décennies de sous-investissement pour que les Français bénéficient au quotidien d'un réseau plus sûr et d'un service public plus fiable et plus ponctuel.

Données clés

Auteur : [M. Fabien Di Filippo](#)

Circonscription : Moselle (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8613

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Cohésion des territoires](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [22 mai 2018](#), page 4131

Réponse publiée au JO le : [18 septembre 2018](#), page 8353