



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>6458</b>	De <b>Mme Muriel Ressiguier</b> ( La France insoumise - Hérault )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Pour le maintien de la SNCF : un service public indispensable !	<b>Analyse</b> > Pour le maintien de la SNCF : un service public indispensable !.
Question publiée au JO le : <b>13/03/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>31/07/2018</b> page : <b>6983</b>		

### Texte de la question

Mme Muriel Ressiguier interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les préconisations du rapport dit « Spinetta » concernant les petites lignes ferroviaires en France. Le rapport « L'avenir du transport ferroviaire », remis par Jean-Cyril Spinetta le 15 février 2018, à M. Le Premier ministre, Édouard Philippe, est construit autour de deux axes principaux : « Le premier établit le constat d'un système de transport ferroviaire peu performant, coûteux pour les finances publiques, reposant sur des modèles économiques structurellement déséquilibrés [...]. Le second rassemble les recommandations de la mission autour de trois thèmes principaux : recentrer le transport ferroviaire dans son domaine de pertinence, créer les conditions d'un retour à l'équilibre économique, et préparer l'ouverture à la concurrence. ». Un rapport qui ne prévoit pas de fermetures unilatérales par l'exécutif. Il compte augmenter fortement la redevance payée par les régions pour utiliser le réseau ferroviaire et les pousser à fermer des lignes tout en rejetant sur elles la responsabilité de la décision. Il convient de situer ce rapport dans la droite ligne de la *doxa* libérale habituelle. Au lieu de toujours pointer le « coût » que peuvent engendrer les services publics, il faudrait garder à l'esprit qu'il s'agit en réalité d'un investissement de l'État pour l'intérêt général. Les petites lignes participent au maillage du territoire, au développement économique des communes et sont un moyen de transport écologique et durable. La fermeture pure et simple de 9 000 kilomètres de voies, aurait des conséquences désastreuses. Sur la période 2006-2015, les contrats de plan État-région (CPER) ont permis d'investir 1,5 milliard d'euros pour pérenniser les petites lignes et 1,7 milliards sont prévus pour 2015-2020, ce qui est déjà peu au regard de l'état inquiétant des réseaux de chemins de fer. Ce rapport remet en cause les CPER mais ne semble pas s'insurger contre le coût exorbitant de grands projets inutiles, comme par exemple celui de la nouvelle gare LGV de la Mogère (un partenariat public privé) : cette gare « fantôme », au coût de 200 millions d'euros, où circuleront seulement huit trains par jour ! En réalité, il est vital de pérenniser ces petites lignes. En Occitanie, par exemple, les lignes de proximité représentent 50 % des lignes du territoire, contre 30 % en moyenne au niveau national. Si le rapport était appliqué, cette région qui est une des plus vastes de France, serait grandement pénalisée et cela entraînerait une véritable injustice territoriale, car le rail y est un enjeu majeur de désenclavement, d'aménagement du territoire et de développement économique. En poursuivant la fermeture de ce réseau, le Gouvernement irait à l'encontre de ses propres préconisations environnementales. Le Gouvernement, qui semble s'inspirer de ce rapport contesté pour préparer une nouvelle réforme de la SNCF, inquiète notamment l'association des maires de France, les associations des usagers et les syndicats de cheminots. Derrière la baisse des dépenses publiques, *leitmotiv* libéral d'usage, il s'agit en fait de la suppression du statut des cheminots et de la fin du service public indispensable qu'est la SNCF, dont la privatisation avait déjà commencé. Elle lui demande de maintenir un investissement pour le développement des petites lignes en France et de certifier



qu'il n'y aura pas de désengagement de l'État en transférant la responsabilité et la charge d'exploitation aux seules régions. Enfin, elle souhaite savoir si elle s'engage à maintenir le statut des cheminots.

### **Texte de la réponse**

Le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance des lignes ferroviaires improprement appelées "petites lignes" pour la vitalité des territoires, notamment pour les zones rurales. L'état du réseau des lignes de desserte fine du territoire est en effet préoccupant. Ainsi, les besoins de remise à niveau de ces lignes s'élèvent à près de 5 milliards d'euros pour les 10 prochaines années à l'échelle nationale. 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 État-région (CPER). Le Gouvernement s'est engagé à ne pas suivre les recommandations du rapport Spinetta sur ce sujet, car elles sont une composante essentielle de la vitalité des territoires. L'État demeurera 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 acté une augmentation considérable des investissements de SNCF Réseau sur le réseau ferroviaire national en les portant pour les 10 prochaines années à 10 M€ par jour, soit à 3,6 milliards d'euros par an, tout en poursuivant son soutien actif aux circulations des TER et des TET en les subventionnant à hauteur de 2,2 milliards d'euros par an. Enfin, comme l'ont annoncé le Président de la République et le Premier ministre, le Gouvernement reprendra à hauteur de 35 milliards d'euros, 20 milliards en 2020 et 15 milliards en 2022, la dette SNCF.