



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>17692</b>	De <b>Mme Marianne Maximi</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Puy-de-Dôme )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Il ne faut pas abandonner les lignes du quotidien	<b>Analyse</b> > Il ne faut pas abandonner les lignes du quotidien.
Question publiée au JO le : <b>07/05/2024</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

Mme Marianne Maximi attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le réseau des trains du quotidien. Les lignes de desserte fine du territoire représentent un tiers du réseau ferré national et un patrimoine de 9 100 km. Sur ces lignes circulent majoritairement des transports express régionaux qui transportent chaque jour un million de personnes. Dans le cadre de la planification écologique, ces lignes de desserte fine constituent une vraie solution d'avenir dans la décarbonation des mobilités et forment une vraie alternative à l'usage de la voiture individuelle. Si, depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, les régions sont les autorités organisatrices de transports pour les transports d'intérêt régional, les lignes de desserte fine appartiennent, en revanche, à SNCF Réseau depuis le 1er janvier 2020. Ce réseau secondaire est aujourd'hui vieillissant. En 2021, l'âge moyen des lignes secondaires était de 37 ans contre 29 ans pour le réseau national. En outre, l'association UFC-Que choisir dans une étude publiée en octobre 2021 indiquait que cette vétusté entraînait des ralentissements sur 22 % des petites lignes. Pire encore, des lignes du quotidien ont été abandonnées par la SNCF. C'est le cas de la ligne Clermont-Ferrand-Saint-Étienne arrêtée en 2014, de la ligne Clermont-Ferrand-Ussel fermée depuis 2015 ou encore de l'arrêt la même année des trains de passagers sur la ligne parcourant Laqueuille au Mont-Dore. Sur ces lignes, élus locaux, associations, citoyens et syndicats se sont fortement mobilisés pour qu'elles puissent rouvrir avant que les tronçons fermés ne soient trop détériorés pour accueillir de nouveau des trains de voyageurs. Malheureusement, au regard d'un constat partagé dans les territoires, la tenue structurelle des ouvrages ou la dévégétalisation des voies ne sont plus assurées par SNCF Réseau et le décret n° 2024-124 du 21 février 2024 portant annulation de crédits de 341 121 742 euros pour les infrastructures et les services de transport risque d'aggraver la situation. Après des années d'investissement dans la grande vitesse, il paraît cohérent face à l'urgence climatique que l'État flèche ses investissements au sein de SNCF Réseau dans le maintien et dans la réouverture de ces lignes du quotidien. Aussi, elle souhaite savoir s'il entend prendre des mesures permettant à la SNCF Réseau d'entretenir les lignes secondaires pour maintenir les lignes existantes et ouvrir celles qui ont été fermées ces dernières années.