



16ème législature

Question N° : 1967	De M. Aurélien Saintoul (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hauts-de-Seine)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Arrêt du financement des lignes du quotidien par SNCF Réseau	Analyse > Arrêt du financement des lignes du quotidien par SNCF Réseau.
Question publiée au JO le : 04/10/2022 Réponse publiée au JO le : 20/12/2022 page : 6549		

Texte de la question

M. Aurélien Saintoul appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la menace de SNCF Réseau d'arrêter les investissements sur les lignes du réseau ferroviaire dites « structurantes ». En effet, selon SNCF Réseau, cet été l'inflation a représenté un surcoût annuel récurrent de 400 millions d'euros dans ses comptes. Pour rester dans l'enveloppe financière qui lui a été allouée en début d'année et ce pour les 10 prochaines années, SNCF Réseau a annoncé l'arrêt complet des travaux prévus sur certaines parties du réseau ferroviaire. Pourtant celui-ci en aurait bien besoin. Outre l'âge moyen du réseau national qui tourne autour de 30 ans, les événements climatiques extrêmes que la France vit de plus en plus régulièrement, nécessitent également des investissements importants pour assurer son adaptation. Le budget annuel alloué par l'État à SNCF Réseau est de 2,8 milliards d'euros. Un budget ridicule au vu des enjeux environnementaux actuels et à venir. Ce budget ne permet pas non plus de renforcer l'offre ferroviaire et de lutter efficacement contre la désertification des territoires ruraux et péri-urbains. Selon SNCF Réseau, le budget nécessaire tournerait plutôt autour de 3,7 milliards d'euros. Le gestionnaire d'infrastructure a donc menacé l'été 2022 de mettre un terme à tous les investissements sur les lignes du réseau « classique ». Le président de SNCF Réseau, Luc Lallemand, s'est d'ailleurs fait remercier cette semaine par l'État, qui a jugé moins dangereux pour lui de se séparer d'un dirigeant qui pointait les incohérences de la politique du Gouvernement plutôt que de revoir sa copie. Derrière ce jargon et ces querelles se cachent en réalité toutes les lignes du quotidien, dites structurantes. En d'autres termes, les lignes du service public (TER) seront sacrifiées au profit des lignes rentables commerciales de longue distance. Demain, ces lignes du quotidien devront fermer faute d'entretien. Qu'en est-il par ailleurs, de la réouverture des petites lignes promises sous le précédent quinquennat et du développement d'une offre ferroviaire ambitieuse qui permettrait réellement de diminuer la dépendance à la voiture ? M. le député souhaite donc savoir si le Gouvernement a prévu de réagir à ces annonces de SNCF Réseau et de tenir sa promesse de réouverture des petites lignes ? Est-il prévu une révision du contrat de performance État-SNCF Réseau à court terme ? Enfin, il lui demande comment l'État compte tenir ses engagements en matière de lutte contre les dérèglements climatiques si le budget suffisant pour maintenir le réseau ferroviaire actuel n'est même pas disponible.

Texte de la réponse

Le contrat de performance 2021-2030 entre l'État et SNCF Réseau prévoit un niveau d'investissements historiquement haut sur le réseau ferroviaire. La régénération du réseau structurant atteint un niveau proche de 2,9 Mds € chaque année (contre 2,1 Mds€ il y a 10 ans). Face aux enjeux de plus en plus vifs de la transition

écologique, qui militent pour un renforcement de l'offre ferroviaire tant voyageurs que fret, mais également à l'évolution du contexte macroéconomique, il apparaît nécessaire d'intensifier les moyens consacrés au ferroviaire en complément des financements déjà prévus dans le contrat. En ce sens, les travaux du conseil d'orientation des infrastructures serviront de base à l'actualisation de la programmation financière des investissements de l'État dans les transports que le Gouvernement doit décider dans les mois qui viennent, conformément à la loi d'orientation des mobilités. Ils permettront notamment d'envisager les investissements nécessaires pour la poursuite et l'accentuation des efforts d'amélioration des infrastructures existantes, l'accélération de la modernisation du réseau ferroviaire (signalisation européenne ERTMS et commande centralisée du réseau ou encore désaturation des nœuds ferroviaires). D'ores et déjà, un effort supplémentaire de 100 M€ en faveur de la régénération du réseau ferroviaire vient d'être décidé dans le cadre du budget primitif de l'Agence de financement des infrastructures de transport France pour 2023. Concernant les petites lignes, le Gouvernement a donné la priorité au maintien des lignes de desserte fine du territoire existantes et a engagé en février 2020 avec les Régions un plan de remise à niveau de ces lignes et de remise à plat de leur gouvernance, visant à pérenniser les services publics de transport qu'elles assurent, notamment dans les zones rurales et péri-urbaines. Un besoin d'investissement de plus de 7 milliards d'euros sur 10 ans a été identifié sur les plus de 9000 km concernés. Depuis 2020, 8 protocoles d'accord État-Région (Grand Est, Centre – Val-de-Loire, PACA, Bourgogne – Franche-Comté, Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Pays-de-la-Loire et Hauts-de-France) ont d'ores et déjà été signés pour la prochaine décennie. Ces 8 protocoles portent sur 6 300 km de lignes et plus de 5,7 Mds€. Ainsi l'État engage plus de 200 M€ sur les petites lignes en 2022 pour un bilan de plus de 550 M€ sur la période 2020-2022, dont 300 M€ issus du plan de relance. Toujours dans le cadre du plan de relance, 320 M€ sont également consacrés aux petites lignes par SNCF Réseau. S'agissant plus précisément des réouvertures de petites lignes ferroviaires, celles-ci doivent être envisagées en concertation avec l'ensemble des parties prenantes au niveau local et s'appuyer sur des études d'opportunité à l'initiative des collectivités, au premier rang desquelles les Conseils régionaux en tant qu'autorités organisatrices des transports, afin de déterminer le potentiel de trafic et la pertinence socio-économique de l'opération, tout en tenant compte du contexte financier difficile pour l'État et les collectivités. Par ailleurs, depuis 2015, l'État consacre 10 M€ par an au financement des investissements de régénération des infrastructures capillaires fret, aux côtés des collectivités territoriales et des chargeurs. Dans le cadre du plan de relance, en plus des 10 M€ par an qui sont maintenus, un montant complémentaire de 65 M€ a été prévu sur la période 2021-2022 afin que l'État puisse contribuer au financement des nombreuses opérations à engager à court terme.