



16ème législature

| | | |
|--|---|--|
| Question N° : 1970 | De M. Christophe Bex (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Haute-Garonne) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > Le maintien des petites lignes de train en danger | Analyse > Le maintien des petites lignes de train en danger. |
| Question publiée au JO le : 04/10/2022 Réponse publiée au JO le : 20/12/2022 page : 6551 | | |

Texte de la question

M. Christophe Bex 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 l'avenir des petites lignes de train. En effet, le contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau, qui a suscité de vives critiques tant de la part des sénateurs que de l'autorité de régulation, prévoit d'investir à hauteur de 2,84 milliards d'euros par an pour entretenir et régénérer le réseau ferré. Or ce montant est largement insuffisant puisqu'il ne permet aucunement d'entretenir l'ensemble du réseau existant et encore moins de freiner son vieillissement, déjà bien avancé. D'autant que l'inflation à laquelle le pays est confronté aggrave la situation en faisant augmenter les coûts des travaux. Selon les experts, sans aide supplémentaire de l'État et avec l'inflation actuelle, SNCF Réseau ne sera en mesure d'entretenir que les lignes UIC 1 à 4 à terme, c'est-à-dire les lignes les plus fréquentées. Par conséquent, les petites lignes, déjà fragilisées par des choix budgétaires antérieurs, ne seraient donc plus entretenues, mettant en péril leur existence. Ainsi, alors que le changement climatique devrait inciter à favoriser le train, il l'appelle à développer une politique de soutien massif aux petites lignes, qui sont indispensables à la vitalité des territoires.

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, système européen de gestion du trafic ferroviaire, 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 voté dans le 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. 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.