

## 16ème législature

<b>Question N° : 886</b>	De <b>Mme Manon Meunier</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Haute-Vienne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Situation des petites lignes de train	<b>Analyse</b> > Situation des petites lignes de train.
Question publiée au JO le : <b>16/08/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>22/11/2022</b> page : <b>5645</b>		

### Texte de la question

Mme Manon Meunier interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la situation des petites lignes de chemin de fer dans les territoires. Dans de nombreuses régions comme le Limousin, le sous-investissement de l'État dans les petites lignes de train est criant. Depuis 2017, plus de 100 gares et haltes ont été fermées en France. Le manque d'entretien des voies de chemin de fer du quotidien a conduit à une baisse des cadences ainsi qu'à la réduction de la vitesse des trains, notamment des TER, et surtout à la fermeture de nombreuses petites lignes du quotidien. Tout cela est à rebours complet de ce qui devrait être fait face à l'urgence écologique, c'est-à-dire le développement massif du ferroviaire, pour le transport de personnes comme pour le fret. M. le ministre délégué chargé des transports annonçait vouloir investir dans les lignes du quotidien, sur demande du patron de la SNCF. Pourtant, l'investissement du Gouvernement n'est pas à la hauteur : il manque au moins 1 milliard d'euros d'investissement annuel supplémentaire pour le bon fonctionnement du réseau ferroviaire français. Sous le quinquennat précédent, l'État français a investi seulement 45 euros par an par habitant dans le réseau ferroviaire. À titre de comparaison, l'Espagne a investi 56 euros par an par habitant, l'Allemagne 124 euros et l'Autriche 271 euros. Cela n'empêche pour autant pas ces pays de pratiquer une tarification attractive et juste pour les usagers du réseau de transport : l'Allemagne a mis en place un ticket à 9 euros par mois pour le train et les transports en commun urbains, l'Espagne expérimente les trains gratuits à partir de septembre 2022. En France, aucune politique tarifaire n'est menée et le ministre incite les voyageurs et les voyageuses à modifier leur date de voyage ou à réserver à l'avance, ce qui apparaît dérisoire au vu des moyens mis en œuvre dans les pays voisins. Ces exemples dans les pays limitrophes européens montrent qu'avec une volonté politique forte, des mesures simples pour la bifurcation écologique et le pouvoir d'achat peuvent être prises, tout en facilitant le quotidien des Français. En effet, la relance du service public ferroviaire, notamment dans les zones rurales, c'est une décarbonation importante des déplacements du quotidien, notamment domicile - travail, un gain en matière de pouvoir d'achat face à la voiture et au prix de l'essence, une mesure de justice sociale pour les plus précaires *via* des tarifs solidaires et une vraie logique de service public pour les habitants. Le Gouvernement prend malheureusement une direction tout à fait contraire, avec un développement massif de nouveaux projets autoroutiers. Ces projets sont doublement néfastes, tant pour l'écologie avec l'incitation au transport routiers plutôt qu'au fret, que pour l'économie avec de l'argent public investi en masse dont vont bénéficier les grands groupes autoroutiers. Sous le quinquennat précédent, près de 55 projets autoroutiers pourtant contestés ont vu le jour, pour un coût total de 18 milliards d'euros, dont 12 milliards de fonds publics ! En outre, ces projets conduiraient à la bétonisation d'au moins 4 400 hectares de prairies, forêts et terres agricoles, une aberration lorsque l'on connaît l'importance de la préservation des milieux naturels face à la crise écologique et que de très nombreuses lignes de chemin de fer existent déjà et n'attendent que d'être rénovées, sans artificialiser de nouvelles terres. Pourtant, le pays



compte un riche réseau de chemins de fer, sur lequel l'État et la SNCF pourraient parfaitement d'appuyer pour relancer le train partout à travers le territoire. Si la LOM a fini de déléguer de nombreuses compétences ferroviaires aux régions, le groupe LFI-NUPES plaide pour un pôle public du transport ferroviaire au niveau national, qui permette un déploiement rapide et équitable du train partout en France. Dans le Limousin par exemple, l'étoile ferroviaire de Limoges est parfaite pour desservir les territoires alentour, le département de Haute-Vienne mais également les départements limitrophes que sont la Creuse, la Corrèze, la Dordogne, la Charente, la Vienne et l'Indre. Malheureusement, le manque d'investissement cité plus haut a conduit à la fermeture de nombreuses lignes, comme Limoges-Angoulême, ou Limoges-Nexon-Brive. Enfin, d'autres initiatives conjointes à plusieurs collectifs et collectivités sont menées, comme la rénovation de la ligne dite « POLT », Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui permettrait de faire passer la durée d'un Paris-Limoges de 3 h15 à 2 h 40. Malheureusement, le fractionnement de compétences entre l'État et les régions et le manque de moyens ne permettent pas à ces projets d'aboutir. D'autres initiatives plus locales sont également portées, comme la création d'un « RER Limoges » ou « TramTrain Limousin » pour les trajets du quotidien entre la métropole et les campagnes, mais ne reçoivent pas suffisamment de soutien de la part de l'État pour être développées, alors même que le PDG de la SNCF et le ministre se sont prononcés en faveur des RER métropolitains. Aussi, au regard des urgences écologiques et sociales, Mme la députée appelle M. le ministre délégué en charge des transports à prendre position en faveur d'une relance réelle et rapide des petites lignes de train du quotidien, à l'accélération de projets comme la ligne POLT et à l'abandon des projets autoroutiers destructeurs. Depuis bien trop longtemps, la politique des transports au niveau national est menée à rebours de l'urgence écologique et des besoins des Français. Il est grand temps que l'État reprenne la main sur le développement du réseau ferroviaire et mène une politique à la hauteur des enjeux, à l'aide d'un service public fort qu'est celui de la SNCF et qui doit être soutenu.

### Texte de la réponse

Après des décennies de sous-investissement sur le réseau des lignes de desserte fine du territoire, le Gouvernement a engagé depuis 2020 avec les Régions volontaires un plan de remise à niveau des petites lignes ferroviaires, de remise à plat de leur gouvernance et de leur cadre réglementaire ainsi que de développement des trains légers, visant à préserver les services publics de transport qu'elles assurent. Ce plan contribuera au désenclavement de nombreux territoires, en particulier en zones rurales ou de montagne mal desservies par les différents modes de transport, et bénéficiera au tissu industriel, social et territorial. Plus de 7 milliards d'euros sont à investir sur 10 ans sur les plus de 9 000 km de lignes concernées. Depuis 2020, 8 protocoles d'accord régionaux (Grand Est, Centre-Val-de-Loire, PACA, Bourgogne – Franche-Comté, Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Pays-de-la-Loire et Hauts-de-France) ont été signés pour la prochaine décennie. Ces 8 protocoles portent sur 6 300 km de lignes et plus de 5,7 Mds€. Les crédits affectés par l'État ces dernières années au travers des contrats de plan État-Région (CPER) témoignent de l'attention particulière portée à ces lignes. 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. Cet effort, qui représente un triplement des financements de l'État par rapport à la période précédente, sera poursuivi dans le cadre de la prochaine contractualisation 2023-2027 des CPER qui sera prochainement négociée avec les régions. Toujours dans le cadre du plan de relance, 320 M€ sont également consacrés aux petites lignes par SNCF Réseau. Cet engagement de l'État en faveur des petites lignes s'est ainsi concrétisé en Nouvelle-Aquitaine par la signature d'un protocole d'accord spécifique Etat-Région le 22 avril 2021. Cet accord porte sur les 1 900 km de petites lignes de la région pour un montant tous financeurs de plus de 1,5 Md€ sur la prochaine décennie. L'État a d'ores et déjà tenu ses engagements pris au titre du CPER actuel : près de 175 M€ auront été apportés par l'État pour les petites lignes de Nouvelle-Aquitaine sur la période 2015-2022, dont 47 M€ entre 2020 et 2022 par l'intermédiaire des crédits du plan de relance. Le rapport du conseil d'orientation des infrastructures (COI) d'ici la fin de l'année permettra d'éclairer le Gouvernement dans les choix d'investissement nécessaires à long terme. Il nourrira également la programmation des prochains volets mobilité des CPER 2023-2027.