



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Maintien des lignes ferroviaires

Question orale n° 198

### Texte de la question

M. Fabien Roussel interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le maintien des lignes ferroviaires.

### Texte de la réponse

#### MAINTIEN DES LIGNES FERROVIAIRES

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Roussel, pour exposer sa question, n° 198, relative au maintien des lignes ferroviaires.

**M. Fabien Roussel.** Ma question s'adresse à Mme la ministre chargée des transports.

La question de la rénovation des 9 000 kilomètres de lignes SNCF qualifiées de non rentables est aujourd'hui posée.

Le Gouvernement dit ne pas vouloir fermer ces lignes, mais qui financera leur entretien, alors qu'elles se trouvent essentiellement en milieu rural et qu'elles n'ont pas été entretenues par la SNCF ces trente dernières années ? Le directeur délégué de SNCF Réseau a récemment affirmé dans *La Voix du Nord*, notre journal régional, que « le rôle de la SNCF Réseau ne peut pas être le financement de travaux importants sur les petites lignes ».

Dans ma région des Hauts-de-France, il s'agit des lignes reliant Louches à Valenciennes, Cambrai à Douai, Lille à Comines, Saint-Pol à Arras ou encore Saint-Pol et Étaples.

Oui, nous sommes inquiets, d'autant que les pires hypothèses circulent, selon lesquelles soit la région devrait décider de reprendre ces lignes et d'entretenir les voies, soit ces dernières seraient carrément remplacées par des autocars ou de l'autopartage.

Alors, info ou intox ? Nous avons besoin d'y voir clair, et ce d'autant plus que le président des Hauts-de-France a plutôt envie d'aller vite dans l'ouverture à la concurrence, ce qui nous inquiète également.

Si votre projet est de laisser le soin aux régions de rénover ces lignes dans le cadre des contrats de plan État-région – CPER –, c'est un marché de dupes, car il s'agit d'une dépense nouvelle, y compris dans ces contrats de plan. Les collectivités n'auront absolument pas les moyens de financer les travaux, surtout avec les baisses de dotations prévues par le Gouvernement. Dans les Hauts-de-France, le montant a déjà été évalué à 400 millions d'euros.

Ces lignes, tellement utiles aux travailleurs ou aux écoliers qui vivent en zone rurale, sont des trésors de vie

dans nos campagnes. Même modestement, elles contribuent à relever le défi climatique, en évitant le transport par autocar.

Enfin, ce projet va opposer les régions riches aux régions pauvres, celles qui auront les moyens d'investir dans l'entretien des voies, dans les trains express régionaux – TER – et celles qui ne pourront pas le faire, y compris dans le cadre des CPER. Nous sommes loin du principe de notre République, visant à offrir l'égalité du service public en tout point du territoire, du nord au sud, de la ville à la campagne.

Ainsi, le Gouvernement peut-il nous donner des précisions sur la future gestion de ces mal nommées « petites lignes » ainsi que sur les moyens que l'État doit débloquer en urgence pour leur entretien et leur modernisation ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, vous interrogez Elisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ne pouvant être présente, elle m'a chargée de vous répondre.

En premier lieu, je tiens à réaffirmer que le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance des lignes ferroviaires dites de maillage, pour la vitalité des territoires traversés. Contrairement à ce que vous avez laissé entendre dans votre question, nous ne voulons en aucun cas les laisser tomber.

Comme vous en êtes vous-même bien conscient, après des décennies de sous-investissement, l'état du réseau de ces lignes est en effet préoccupant. Les besoins de remise à niveau des 9 000 kilomètres de lignes concernées s'élèvent ainsi à près de 5 milliards d'euros pour la prochaine décennie.

Parallèlement, les besoins sur le réseau structurant sont également considérables. Le Gouvernement s'est d'ores et déjà engagé à consacrer 3,6 milliards d'euros par an dans les dix prochaines années pour la rénovation du réseau structurant, soit 50 % de plus que pendant les dix dernières années.

Dans ce contexte, je tiens à réaffirmer que le Gouvernement ne souhaite pas arrêter d'investir dans les lignes les moins circulées du réseau. Dans son discours du 26 février 2018, le Premier ministre l'a très clairement rappelé : « Ce n'est pas une réforme des petites lignes. Je ne suivrai pas le rapport Spinetta sur ce point ».

Les lignes à faible trafic sont nécessaires au transport du quotidien de très nombreux Français, domaine dont, comme vous le savez, le Gouvernement a fait une priorité. Ces lignes desservent des territoires très divers, y compris des zones rurales avec souvent peu d'offre, et au bénéfice desquelles le Gouvernement est particulièrement mobilisé, dans le cadre de son action en faveur de la mobilité pour tous.

Le financement de la régénération de ces lignes est assuré à la fois par l'État et par les régions dans les contrats de plan État-région. L'engagement de l'État à investir 1,5 milliard d'euros pour la remise à niveau de ces lignes dans le cadre des contrats de plan État-région y sera donc tenu.

Comme vous vous en doutez, monsieur le député, les évolutions futures du réseau ne doivent pas être faites de manière unilatérale. Elles doivent avoir lieu avec les régions, cofinanceurs des CPER et autorités organisatrices des services ferroviaires, dans le cadre de la révision des CPER, et dans une discussion responsable et équilibrée.

Sur ce point, je le répète, nous n'avons pas suivi la recommandation du rapport Spinetta. Pour nous, plus que jamais, les petites lignes sont d'une importance fondamentale.

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Roussel.

**M. Fabien Roussel.** Cette réponse ne nous rassure pas car le Gouvernement entend bien renvoyer aux régions l'entretien, la rénovation et la modernisation de ces lignes, y compris dans le cadre des contrats de plan État-région. Ces dépenses, qui n'étaient pas prévues, aggraveront les difficultés des collectivités, notamment les difficultés budgétaires des régions, dans une période de baisse des dotations. Cette situation nous inquiète donc fortement.

### Données clés

**Auteur :** [M. Fabien Roussel](#)

**Circonscription :** Nord (20<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 198

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

### Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [20 mars 2018](#)

**Réponse publiée le :** 28 mars 2018, page 2126

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [20 mars 2018](#)