

Avenir des petites lignes : le poker menteur ferroviaire !



Par Thierry Marty
administrateur salarié SNCF Mobilités



Paris, octobre 2019

Le constat dressé par le Président de SNCF Réseau, auditionné fin janvier 2019 par le Conseil d'orientation des infrastructures, est extrêmement préoccupant : si 29% des 9137 km de lignes « UIC 7 à 9 avec un trafic voyageurs » sont en bon état (heureusement quelques régions ont financé des plans-rail) la moitié « sont impactés par des ralentissements ponctuels ou généralisés ».

« Si rien n'est fait, ces ralentissements vont s'accroître et toucher 50 % de lignes en plus d'ici cinq ans, avec un risque de suspension de desserte de 4000 km d'ici dix ans ». SNCF Réseau indique que « le besoin d'investissement pour restaurer les performances nominales de ces lignes est estimé à 6,9 Md€ d'ici 2028, dont 2,7 Md€ d'ici 2022 non couverts par les capacités de financement actuelles ».

En 2018, le rapport Spinetta avait tiré une conclusion lapidaire de cet état des lieux : « il est impensable de consacrer près de deux milliards d'euros à seulement 2% des voyageurs » et proposé de fermer ces lignes.



Le Gouvernement n'a pas suivi cette préconisation et a ouvert une partie de poker menteur, où le plus terrible est que tout le monde va sortir perdant... même ceux qui ne jouent pas !

- **Les usagers**, parce qu'au fur et à mesure que ces lignes deviennent inexploitable, le seul choix est de fermer la ligne ou... de fermer la ligne en attendant un hypothétique financement pour la régénérer dans une nouvelle forme d'exploitation, en puisant éventuellement dans le « catalogue d'éléments de solutions » proposé par SNCF Réseau ;
- **Les cheminots**, parce qu'à chaque ligne fermée, ce sont des dizaines d'emplois perdus dans des territoires où il n'y a quasiment pas de possibilité de reconversion ;
- **Les syndicats**, qui ont bien vu que ces lignes n'étaient plus financées depuis des années et ont tiré le signal d'alarme, sans jamais pouvoir stopper ou même ralentir le train de la dégradation ;
- **La SNCF**, avec un gestionnaire d'infrastructures qui, depuis le reclassement de sa dette en dette d'état, a abandonné toute ambition stratégique pour se mettre sous la coupe du Ministère du Budget ;
- **Les territoires**, qui voient disparaître un à un les services publics et les Conseils Régionaux et vont s'endetter encore plus s'ils veulent financer le sauvetage de la desserte ferroviaire de zones rurales ;
- **Le Gouvernement**, empêtré dans les contradictions entre une volonté de mobilité durable et un choix de rigueur budgétaire aux conséquences non assumées.

Élisabeth Borne a demandé fin janvier au préfet, François Philizot, d'établir un diagnostic, région par région, de l'état des milliers de kilomètres de lignes de desserte fine du territoire, d'évaluer les investissements à réaliser pour leur régénération et de fixer des priorités.

Carte maîtresse du Gouvernement, le rapport Philizot est resté coincé dans la manche du nouveau Secrétaire d'État aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari. La Commission du Développement Durable de l'Assemblée Nationale a renoncé le 15 octobre à l'audition du Préfet Philizot, car les Députés ne disposaient toujours pas du rapport sur les petites lignes.

La situation est-elle dégradée au point de devenir invivable ?

