



Cercle littéraire des écrivains cheminots

Dévorant n° 290, juillet-août 2018

Chronique ferroviaire

Les « petites lignes » en question

Le 15 février 2018, peu après la parution du rapport Spinetta¹ sur l'avenir du ferroviaire, le gouvernement a lancé les rencontres avec les syndicats sur les suites à donner aux recommandations, plus ou moins radicales de ce rapport, pour solutionner « les problèmes qui minent le modèle économique du rail en France ».

En cette mi-mars, date à laquelle elle est rédigée, cette chronique s'écrit dans un climat social particulièrement tendu où les organisations syndicales se concertent et préparent des actions laissant augurer une épreuve de force majeure face aux propositions de réformes en profondeur de la SNCF et de la réglementation applicable à son personnel.

Parmi les nombreux points que le rapport préconise de traiter, celui des « petites lignes » a été rapidement écarté du débat par le Premier ministre. Dix jours après sa parution, il déclarait ne pas vouloir suivre les recommandations de ce rapport. « On ne décide pas la fermeture de neuf-mille kilomètres de lignes depuis Paris sur des critères administratifs et comptables » a-t-il annoncé aux élus locaux pour les rassurer et éviter toute alliance de circonstance entre ces

élus, opposés à la fermeture des petites lignes, et les syndicats. Le sujet est toutefois à haut risque et il mérite notre attention !

Les « petites lignes » ferroviaires.

D'après le rapport, ces « petites lignes » (lignes des catégories UIC 7 à 9, avec voyageurs ou sans voyageurs), représentent trente-deux pour cent du réseau ferroviaire. Le trafic moyen ne serait que de treize trains par jour ; un quart d'entre elles seulement compterait plus de cinquante voyageurs par train. Elles accusent un déficit de plus de deux-milliards d'euros par an, pour seulement deux pour cent du trafic voyageur.

Le rapport indique encore : « Chaque kilomètre parcouru par un voyageur coûte ainsi un euro à la collectivité. L'économie qui pourrait être réalisée en cas de fermeture des "petites lignes" serait donc considérable. »

Sur cette base, il n'est pas étonnant que le rédacteur recommande que ces lignes non rentables soient fermées, remplacées éventuellement par des autocars. Il préconise de : « Recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence :

les transports du quotidien en zone urbaine et périurbaine, et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises ».

Pourtant, ces « petites lignes » forment un réseau capillaire régional, elles ont un rôle d'irrigation des territoires, en complémentarité des autres modes de transports. Elles participent à l'aménagement du territoire.

Reposant sur le postulat qui compare les recettes d'une ligne « classique » à son coût d'exploitation, dont le taux de couverture est bien inférieur aux vingt-cinq à trente pour cent des lignes régionales, le rapport propose d'augmenter progressivement les redevances payées par les autorités organisatrices de ces nouveaux modes de transports, les Régions.

La gestion de l'exploitation de ces lignes avait été transférée aux Régions en 2002.

À la demande de la SNCF et de RFF, qui avaient confié en 2005 un audit à un laboratoire indépendant, son rapporteur, M. Rivier, dressait déjà un constat alarmant : « L'état de vétusté des installations, des voies, comme de la caténaire et des postes de signalisation — certains datant de



l'avant-guerre —, est préoccupant. » Jugeant la politique ferroviaire « irresponsable » il préconisait une hausse rapide des investissements si la France voulait éviter une grande saignée de son réseau ferroviaire.

À la suite de cet état des lieux déplorable, des investissements, pris en charge en partie par la SNCF, ont été affectés à des travaux d'infrastructure. D'après le rapport Spinetta, ils peuvent être évalués à un milliard et demi d'euros. Les Contrats de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 prévoient encore un-milliard-sept-cent-mille euros d'investissements pour le renouvellement sur ces lignes.

Aujourd'hui, si on suivait le rapport Spinetta à la lettre la plupart des lignes du Massif central et des Vosges seraient fermées!

Nous l'avons dit, le Premier ministre n'entend pas fermer ces lignes, mais

il propose d'en transférer la gestion aux Régions... ce qu'en termes triviaux on pourrait traduire par : « leur passer la patate chaude... ».

Les réactions ne se sont pas fait attendre.

Dans un communiqué de presse paru en février, les Régions s'insurgent : « [elles] considèrent qu'il ne saurait être question pour l'État de se défaire de ses responsabilités sur le devenir de ces lignes qui ne sont plus entretenues depuis des années. Elles s'opposent à leur fermeture par l'État et leur transfert unilatéral aux Régions. »

Dans un contexte de mise sous tension des ressources des collectivités territoriales, une part importante des budgets de fonctionnement des Régions est aujourd'hui rendue incertaine du fait du désengagement de l'État

au détriment des transports du quotidien.

En l'absence de financement et de modèle économique, les Régions pourraient anticiper la mise en concurrence de la SNCF prévue en 2023 sur les lignes régionales les plus rentables... Mais la mise en concurrence, selon l'expérience allemande, n'aurait qu'un effet marginal sur le véritable problème : celui des ressources.

Elles devront probablement se résoudre à certaines fermetures, il leur incomberait alors d'endosser l'impopularité de telles décisions.

En attendant, la réforme, à grand train, est en marche !?

Joël Forthoffer