** Séance plénière du 29 mars 2018**

***Nous croyons en l’avenir du ferroviaire, y compris sur les petites lignes !***

**Exposé des motifs :**

La Loi d’Orientation sur les Mobilités (LOM) a pour ambition de redessiner durablement le paysage des transports en France. Une réponse d’ampleur était indispensable car le système ferroviaire français est à bout de souffle ; Cheminots comme usagers sont d’ailleurs les premiers à souhaiter qu’il évolue.

Dans ce contexte, nous voulons affirmer notre attachement à la préservation du réseau ferroviaire national, sans opposer petites ou grandes lignes. Dans le Grand Est, l’infrastructure ferroviaire est un élément clef de notre compétitivité au cœur de l’Europe.

Aujourd’hui, 50% des 3000 kilomètres de lignes TER du Grand Est sont précisément considérées comme des « petites lignes », classées en catégories UIC 7 à 9.

Depuis plus de 30 ans, ce réseau souffre d’un investissement insuffisant de la part de la SNCF, à qui l’Etat ne donne pas les moyens d’entretenir les lignes ou de faire évoluer les normes.

Résultat : l’âge moyen d’une voie ferrée est aujourd’hui de 40 ans dans le Grand Est, contre 30 ans en moyenne en France et beaucoup moins en Allemagne.

Face à ce phénomène, dont l’ampleur exacte doit encore être précisée par le gestionnaire de l’infrastructure, la Région Grand Est a obtenu de la part de l’Etat l’inscription d’une enveloppe supplémentaire de 65 M€ (dont 35 M€ de participation de la Région) dans le cadre de la revoyure du Contrat de Plan Etat Région 2015-2020, dont l’engagement a été matérialisé par la signature d’un protocole fin 2016 entre l’Etat, la Région Grand Est et SNCF Réseau.

Malheureusement, les premiers éléments issus des recommandations du Conseil d’Orientation des Infrastructures font l’impasse sur le réseau UIC 7 à 9 comme d’ailleurs sur des projets aussi indispensables que l’électrification de la Ligne 4, la seconde phase de la LGV Rhin-Rhône, la réalisation de la desserte ferroviaire de l’EuroAirport de Bâle-Mulhouse et l’inscription de notre Région dans les grands corridors européens, particulièrement le corridor Rhin-Danube. Les orientations issues du rapport produit par Monsieur Jean Cyril SPINETTA laissent par ailleurs à penser que l’abandon définitif des petites lignes ferroviaires est envisagé par d’aucuns.

La Région Grand Est refuse que soit commise au sein de son territoire la même erreur que dans les villes qui ont démantelé leurs réseaux de tramway après la seconde guerre mondiale, et de s’engouffrer aveuglément dans des nouveaux services « à la mode » tels que le covoiturage, les véhicules autonomes, sans aucune vision d’aménagement du territoire et d’équilibre entre les métropoles, les villes moyennes et le tissu rural.

**Aussi, la Région Grand Est réunie en séance plénière le 29 mars 2018, demande :**

* La révision du contrat pluriannuel de performance liant SNCF Réseau et l’Etat, dans la perspective de la définition des nouveaux équilibres économiques consécutifs à la réorganisation du groupe SNCF et à l’amélioration de son efficacité,
* Le respect par l’Etat des engagements pris au titre du contrat de plan Etat-Région pour permettre a minima l’engagement et la réalisation des travaux d’urgence à mener sur le réseau UIC 7 à 9,
* L’engagement d’une démarche partenariale entre l’Etat et les Régions visant à partager les conditions de la définition d’une nomenclature du réseau ferroviaire adaptée à la réalité des flux, des trafics et des enjeux d’aménagement du territoire,
* La définition d’un référentiel technique adapté à la nature du trafic circulant sur les petites lignes permettant leur remise en état et leur entretien dans des conditions financières compatibles avec les contraintes budgétaires pesant sur le gestionnaire de l’infrastructure,
* La mobilisation par l’Etat des moyens financiers nécessaires, pérennes et dynamiques au rattrapage des retards d’investissement affectant les petites lignes,
* La mise en place d’une recette fiscale dynamique permettant, si cela est nécessaire, d’accompagner le transfert de la gestion de tout ou partie des petites lignes ferroviaires à la Région,
* Dans le cadre de l’ouverture à la concurrence des services régionaux de voyageurs, de permettre la possibilité d’intégrer la gestion et l’entretien des infrastructures ferroviaires, dans la perspective de la réouverture de petites lignes où le trafic ferroviaire est actuellement suspendu.

 Signature (s) :