

---

## Le développement et la cohésion des territoires ont besoin d'un maillage ferroviaire de proximité

---

L'Assemblée des Communautés de France prend acte, avec satisfaction, du choix du Premier ministre de ne pas reprendre à son compte l'intégralité des préconisations du rapport Spinetta sur l'avenir du système ferroviaire français. Elle souscrit à la méthode de concertation proposée au sujet de l'avenir des lignes à faible circulation. Elle souhaite que les intercommunalités y soient pleinement associées. La plus grande précaution s'impose en la matière tant ces lignes demeurent indispensables pour de nombreux bassins de vie.

Même s'il offre une analyse documentée de nos transports ferroviaires, le rapport Spinetta reste marqué par une vision trop malthusienne du système ferroviaire français et semble abandonner tout scénario volontariste de reconquête. Il évoque pourtant le regain de dynamisme que les régions ont su donner aux transports express régionaux, au prix d'importants investissements et de choix politiques courageux pour optimiser les dessertes.

Tout en étant soucieuse du bon emploi de l'argent public et de la nécessité de faire des choix d'investissement avisés, **l'AdCF tient à rappeler qu'il ne saurait y avoir de transports collectifs sans subventions publiques tant en investissement qu'en fonctionnement.** Cette réalité est aussi vraie dans les espaces ruraux que dans les métropoles.

Nos transports collectifs urbains, comme inter-urbains, n'existeraient pas sans contributions des budgets publics et de recettes fiscales affectées. Il en va des transports publics, alternatifs aux mobilités individuelles, comme de nos équipements culturels, de nos écoles ou de nos hôpitaux. **Les mobilités routières profitent également de l'entretien quotidien de notre million de kilomètres de voiries par les autorités publiques.**

**L'AdCF considère qu'un grand débat public est nécessaire pour déterminer l'effort d'investissement public** dont a besoin notre pays dans les prochaines années pour entretenir son patrimoine et ses infrastructures, dont les lignes capillaires (UIC 7 à 9), gares et installations terminales embranchées. Le récent rapport du Comité d'orientation des investissements (COI) doit éclairer ce grand débat et cette stratégie nationale qui doit être placée au cœur de notre politique de cohésion des territoires. Sur les 57% de nos dépenses publiques et sociales (par rapport au PIB), l'AdCF rappelle que seulement 3% sont consacrés à nos investissements publics. Ces 3% doivent être sanctuarisés.

**Le débat ferroviaire doit être conduit sans tabou, en tenant compte de l'essor de nouvelles solutions de mobilités, mais aussi des progrès attendus des stratégies intermodales de transport.** Lieux d'échanges majeurs pour penser ces stratégies et garantir leur ancrage territorial, les gares ferroviaires doivent être réinscrites dans le patrimoine commun de la Nation. Les lignes à faible trafic, dites « petites lignes », sont nombreuses à pouvoir être redynamisées par des solutions intelligentes et des innovations. L'AdCF rappelle qu'elles sont très souvent le dernier canal de mobilité pour de nombreuses personnes. L'ouverture de ces lignes à de nouveaux opérateurs permettra sans doute d'en confirmer l'utilité sociale.

L'AdCF appelle enfin à bien distinguer l'endettement lié à l'effort d'investissement et de renouvellement de notre maillage ferroviaire de la question des déficits d'exploitation. A cet égard, la récente réunification du réseau (ex-RFF) et de l'opérateur historique a sans doute recréé de la confusion dans les esprits. A la suite du rapport Savary-Pancher, l'AdCF souhaite que soit réévaluée cette réforme de la précédente législature.