



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 43393

Texte de la question

M. François Cornut-Gentille attire l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur le devenir de lignes ferroviaires jugées peu rentables. Motivée par des considérations strictement économiques, la SNCF ne souhaite plus avoir la totalité de la charge financière constituée par l'exploitation de lignes ferroviaires jugées peu rentables, à l'instar de la ligne Paris-Bâle. Or, en l'absence de réelle concurrence, une telle orientation stratégique de la part de la SNCF ne peut qu'aller à l'encontre des impératifs d'aménagement du territoire et d'égal accès au service public. C'est pourquoi il lui demande de préciser les actions menées par le Gouvernement pour maintenir en activité les lignes ferroviaires jugées peu rentables par la SNCF.

Texte de la réponse

Il est aujourd'hui du ressort de la SNCF d'exploiter les liaisons existantes dans le cadre du monopole dont elle bénéficie et du système de péréquation financière qui lui permet d'assumer à la fois des missions relevant du service public et des missions à caractère davantage commercial. Dans ce cadre, il est légitime qu'elle réfléchisse à une meilleure adéquation de l'offre qu'elle propose avec les trafics existants ou potentiels. Elle doit également prendre en compte l'évolution des souhaits et des comportements de la clientèle et élaborer de nouveaux schémas de dessertes, respectueux de la cohérence du système ferroviaire et plus performants économiquement. Les lignes concernées assurent de multiples fonctions, à la fois d'intérêt régional, interrégional ou national, et conduisent la SNCF à souhaiter refondre les services pour proposer une nouvelle offre qui puisse répondre à la fois aux volontés exprimées par certaines régions et au souci de maintenir une liaison structurante. Dès le dernier trimestre 2004, des groupes de travail, avec les représentants des régions, la SNCF et l'État, seront mis en place à l'initiative de ce dernier, pour effectuer un diagnostic précis et partagé de l'état actuel de ces liaisons (pour les trafics et sur les aspects financiers). Dès 2005, l'ensemble des partenaires recherchera des solutions au cas par cas permettant de rénover en profondeur ces dessertes pour leur rendre une pertinence en matière de services offerts et de bilan économique. S'agissant spécifiquement de la liaison Paris-Bâle qui est mentionnée, il importe de souligner que celle-ci fait l'objet d'investissements destinés à en améliorer la qualité. Ainsi, trente locomotives, entièrement remotorisées, plus performantes et surtout moins polluantes, sont actuellement mises en service sur cette ligne. Un audit des temps de parcours a été effectué et des études sont en cours pour voir dans quelle mesure ceux-ci pourront être diminués sur l'ensemble de la liaison. La mise en service du TGV Est puis du TGV Rhin-Rhône impliquera des modifications profondes de la fréquentation de la ligne, qui conduiront à moyen terme à des aménagements de desserte.

Données clés

Auteur : [M. François Cornut-Gentille](#)

Circonscription : Haute-Marne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43393

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports et mer
Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 juillet 2004, page 5287

Réponse publiée le : 30 novembre 2004, page 9548