



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports ferroviaires

Question écrite n° 114337

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le rapport parlementaire de notre collègue, M. le député Mariton, qui critique la fragilité financière du schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) du Gouvernement. Sont principalement mises en cause, les nouvelles lignes TGV qui devraient creuser un peu plus le déficit du système ferroviaire. Il rappelle que le SNIT a été conçu par le Gouvernement comme une vision stratégique à trente ans dans le domaine des transports (rail, route, fluvial, transports en commun, etc.). Le choix de privilégier de nouvelles lignes plutôt que de rénover le réseau existant est au compte des critiques du rapport. Il lui demande ce que son Gouvernement compte faire afin de rééquilibrer le SNIT vers des investissements de maintenance et de renouvellement du réseau existant.

Texte de la réponse

Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) est un document qui vise à formaliser les orientations de la politique de l'État en matière d'infrastructures de transport pour répondre aux objectifs fixés en la matière par le Grenelle de l'environnement. Dans ce contexte, le SNIT est un document de programmation qui retient l'ensemble des lignes à grande vitesse (LGV) dont le principe de réalisation arrêté lors du Grenelle figure explicitement à l'article 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Dans le cadre de la mise en oeuvre des projets, une fois le SNIT arrêté, les questions de faisabilité devront être abordées et traitées au regard notamment des capacités de financement public, d'endettement et de refinancement des opérateurs ferroviaires. Dans tous les cas, le schéma affirme clairement la priorité donnée à l'optimisation de l'existant en matière ferroviaire. Les chiffres figurant dans le document actuel (15 Mdeuros pour la modernisation et 25 Mdeuros pour la régénération) ont été évalués sur la base d'une projection des investissements actuels en intégrant, après l'effort de rattrapage en cours, une diminution progressive des sommes engagées, sous l'effet notamment de gains de productivité et de l'évolution favorable de l'état global du réseau. Il est actuellement difficile d'anticiper avec précision sur les besoins de financement en maintenance à 20 ou 30 ans du réseau ferroviaire français. Il est probable que les besoins financiers en matière de régénération ont été sous-évalués notamment en ne prenant pas suffisamment en compte, au-delà des dépenses de voie, les dépenses nécessaires pour assurer la régénération de l'ensemble des composants de l'infrastructure ferroviaire tels que les systèmes d'alimentation électrique ou encore les équipements de signalisation, dépenses devant être ajoutées à celles de voie pour garantir une qualité de service pérenne de l'infrastructure. Dans les faits, actuellement 1,5 Mdeuros sont investis annuellement par Réseau ferré de France (RFF) pour, à la fois, la régénération des voies (1,1 Mdeuros) et pour les autres opérations de régénération (0,4 Mdeuros). Cette somme sera portée en 2012 à 1,8 Mdeuros. Pour être raisonnablement en ligne avec les recommandations de l'audit du professeur Rivier de l'École polytechnique de Lausanne de 2005, il serait souhaitable, d'après les derniers chiffres disponibles, de disposer d'environ 2 Mdeuros par an pour l'ensemble des opérations de régénération, soit un total d'environ 50 Mdeuros sur 25 ans en euros constants.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 114337

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 juillet 2011, page 7571

Réponse publiée le : 22 novembre 2011, page 12367