



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports ferroviaires

Question écrite n° 33475

Texte de la question

M. Frédéric Lefebvre attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les recommandations de la Cour des comptes relatives à la réforme du réseau ferroviaire. Dans son rapport, la Cour des comptes recommande d'examiner l'utilité sociale, économique et environnementale des lignes à faible trafic, et d'arrêter leur exploitation lorsque leurs avantages sont inférieurs à leur coûts. Il lui demande de bien vouloir l'informer sur le suivi de cette recommandation.

Texte de la réponse

Dans son rapport sur la réforme du système ferroviaire, la Cour des comptes s'est effectivement interrogée sur l'avenir des lignes à faible trafic. Les lignes ferroviaires à faible trafic représentent 13 000 kilomètres sur les 30 000 du réseau, soit 43 % du linéaire mais seulement 10 % du trafic. Sur ces lignes, près de 8 000 kilomètres sont parcourus par moins de 10 trains par jour. Les services régionaux de voyageurs (TER) en étant les utilisateurs majoritaires, ce sont les régions qui en déterminent principalement l'usage. La Cour des comptes s'est interrogée dans son rapport sur l'utilité socio-économique de ces lignes comparée à leur coût. Pour l'année 2008, le coût de ces lignes peut être estimé à 800 millions d'euros, soit 14 % du total des charges d'infrastructure. Deux types d'actions sont entrepris pour améliorer la performance de ces lignes : gagner en productivité en réduisant les coûts et en augmentant les recettes, faire évoluer les modalités de gestion. Concernant l'amélioration de la productivité des petites lignes, la priorité consiste à réduire les charges de maintenance. La rénovation des lignes parcourues par moins de 10 trains par jour, à laquelle le contrat de performance liant l'État à Réseau ferré de France (RFF) consacre 1,1 milliard d'euros sur la période 2008-2012 (dont 450 millions d'euros apportés par les régions), permettra une réduction des coûts annuels d'entretien. Les coûts de rénovation seront diminués grâce à une recherche systématique de productivité, sur laquelle le contrat État-RFF donne des objectifs précis permettant une réduction de 20 à 30 % des coûts. La réforme de la tarification d'infrastructure permet, par ailleurs, un rééquilibrage des recettes entre « grandes » et « petites » lignes. Concernant les modalités de gestion, des dispositions seront mises en œuvre pour assouplir les contraintes pesant sur l'exploitation en fonction des caractéristiques du trafic. Le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires qui sera prochainement examiné au Sénat propose ainsi des dispositions simplifiant la gestion des lignes ferroviaires, lorsqu'elles n'accueillent que du trafic fret. Une telle disposition pourra par exemple être utilisée par les futurs opérateurs ferroviaires de proximité afin de gérer à moindre coût les liaisons ferroviaires fret terminales. Par ailleurs, la réforme de la tarification permettra désormais l'affichage du coût réel des petites lignes, de sorte que les autorités organisatrices prendront les décisions relatives à leur service en pleine connaissance des coûts engendrés.

Données clés

Auteur : [M. Frédéric Lefebvre](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (10^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 33475

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 octobre 2008, page 8982

Réponse publiée le : 17 février 2009, page 1640