



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RFF

Question écrite n° 72417

Texte de la question

M. Guy Delcourt appelle l'attention de Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur la redevance d'utilisation des réseaux ferroviaires. Acquittée par la SNCF à l'entreprise Réseau ferré de France, cette dernière envisage d'augmenter considérablement le montant de cette redevance, suscitant ainsi l'inquiétude de la SNCF quant l'absorption d'une telle charge supplémentaire. Selon l'évolution prévue par Réseau ferré de France, les péages TGV verraient leur montant augmenter de 145 % en 10 ans sur la période 2003-2013, avec une augmentation de 940 millions d'euros uniquement pour la période 2008-2013. Ainsi, la part des péages dans le chiffre d'affaires TGV de la SNCF, qui représentait 24 % en 2005, serait portée selon ses prévisions à 31 % en 2011. Dans un tel contexte, les suppressions des lignes les moins rentables envisagées par la direction de la SNCF semblent constituer la réponse de cet établissement à une telle augmentation, et ce au travers d'une restructuration du réseau au détriment des lignes les moins rentables. Face aux conséquences qu'engendrerait une telle augmentation de la redevance à Réseau ferré de France, et notamment au risque de réductions de lignes et donc du service aux usagers de la SNCF, il lui demande de bien vouloir intervenir, par le pouvoir de tutelle de l'État sur Réseau ferré de France, pour prévenir une telle situation.

Texte de la réponse

Réseau ferré de France (RFF) et l'État ont conclu en 2008 le premier contrat de performance, articulé autour de quatre objectifs principaux, dont les deux suivants : l'objectif n° 2 prévoit la poursuite du plan de rénovation du réseau ferré national, grâce notamment à un investissement de 7,2 MdEUR de travaux de renouvellement sur la période 2008-2012. Ce plan fait suite à l'audit sur l'état du réseau, qui avait mis en évidence, en 2005, un besoin d'investissement massif pour rénover le réseau afin de le pérenniser ; l'objectif n° 3 prévoit la mise en place d'un modèle économique de l'infrastructure ferroviaire équilibré entre les coûts de RFF (exploitation, entretien, renouvellement, frais financiers) et ses ressources (péages, subventions publiques). C'est dans ce contexte qu'a été arrêté le principe de la hausse des péages TGV, qui correspond donc à un vrai effort d'amélioration du réseau au profit des circulations de trains, de passagers comme de fret. L'évolution des péages étant également très liée à l'augmentation des coûts de gestion de l'infrastructure, que la SNCF répercute sur RFF, nous attendons le résultat des discussions en cours entre les deux établissements sur le nouveau contrat de gestion qui doit être mis en oeuvre en 2011, pour arrêter la trajectoire définitive des péages au-delà de 2012. Nous sommes par ailleurs attentifs à maintenir des conditions d'exploitation du réseau qui permettent à la SNCF de maintenir ses dessertes. Le Président de la République a ainsi annoncé la mise en place d'une convention entre l'État et la SNCF, qui permettra de pérenniser les lignes d'équilibre du territoire actuellement desservie par les trains classiques. Et le TGV est, bien sûr, destiné à un essor considérable avec les 2 000 km de lignes supplémentaires que nous allons mettre en oeuvre d'ici 2020 et auxquelles s'ajouteront encore 2 500 km supplémentaires au-delà de 2020.

Données clés

Auteur : [M. Guy Delcourt](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (13^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 72417

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Économie, industrie et emploi

Ministère attributaire : Transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 23 février 2010, page 1871

Réponse publiée le : 28 septembre 2010, page 10642