



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TER

Question orale n° 532

Texte de la question

M. Patrice Verchère attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le devenir de milliers de kilomètres de lignes ferroviaires régionales. Selon des informations de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports non démenties par la SNCF, une vingtaine de lignes TER seraient, à terme, menacées. Il s'agit principalement de tronçons ruraux, comme la ligne interrégionale Lozanne-Paray le Monial. Il semblerait qu'elles ne sont pas assez rentables et coûteuses. Mais, l'exploitation de ces lignes souffre d'abord d'un manque d'investissements et d'horaires souvent inadaptées. Ces lignes sont pourtant essentielles au désenclavement de certains secteurs ruraux. Elles participent ainsi à la politique d'aménagement du territoire et prennent également part à la politique de transition énergétique en offrant une alternative aux véhicules privés. Les lois de décentralisation ont transféré la compétence du transport ferroviaire de voyageurs de l'État aux collectivités territoriales, en l'occurrence aux régions qui, depuis 2002, décident des dessertes et financent le réseau. L'État doit néanmoins affecter à ces dernières des moyens suffisants pour qu'elles puissent assurer leur mission d'autorités organisatrices du transport ferroviaire régional. Dans ce contexte, il lui demande, d'une part, de bien vouloir lui assurer le maintien des lignes récemment visées et notamment celle de Lozanne à Paray-le-Monial et, d'autre part, de lui indiquer les intentions de l'État afin d'aider les régions à assurer leur mission de service public.

Texte de la réponse

AVENIR DES LIGNES FERROVIAIRES RÉGIONALES

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Verchère, pour exposer sa question, n° 532, relative à l'avenir des lignes ferroviaires régionales.

M. Patrice Verchère. Monsieur le ministre chargé des transports, ma question porte sur le devenir de milliers de kilomètres de lignes ferroviaires régionales. En effet, selon des informations de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, non démenties par la SNCF, une vingtaine de lignes TER seraient à terme menacées. Elles ne sont pas assez rentables et sont coûteuses. L'exploitation de ces lignes souffre d'abord d'un manque d'investissements et d'horaires souvent inadaptés. À croire que le scénario de fermeture de ces lignes est, en réalité, programmé depuis longtemps : moins de cadencement, vitesse réduite faute de rénovation du ballast, donc moins de clients, ce qui permet, bien souvent, de justifier des fermetures. Nous ne sommes pas dupes.

Mais il est vrai qu'il s'agit principalement de tronçons ruraux, comme la ligne interrégionale qui relie Lozanne dans le Rhône à Paray-le-Monial en Saône-et-Loire. Ces lignes sont pourtant essentielles au désenclavement de certains secteurs ruraux. Elles participent ainsi à la politique d'aménagement du territoire et prennent également part à la politique de transition énergétique en offrant une alternative aux véhicules privés.

En ce qui concerne la section interrégionale qui relie Lozanne dans le Rhône à Paray-le-Monial, elle fait partie d'une ligne ferroviaire plus vaste qui permet de rejoindre Lyon depuis Paray-le-Monial.

Or les infrastructures de cette liaison sont vétustes. Une rénovation rapide permettrait pourtant de conforter son avenir et de développer l'offre par un cadencement approprié et par une vitesse plus importante. Songez, monsieur le ministre, que le parcours entre Lamure-sur-Azergues et Lyon se faisait plus rapidement il y a quarante ans qu'aujourd'hui ! Un comité de ligne interrégional s'est tenu dans le Rhône en novembre dernier. À cette occasion, la région Bourgogne a annoncé sa volonté d'injecter 11 millions d'euros, soit le tiers des investissements. Mais, il semblerait que la région Rhône-Alpes ne voie pas cette ligne comme prioritaire et traîne des pieds pour investir.

Le dernier tiers devrait être à la charge de Réseau ferré de France, mais ce dernier entend désormais mettre l'accent sur les zones denses et sur les nœuds ferroviaires les plus importants. En somme RFF, par la fin de son cofinancement dans ces tronçons ruraux, annonce, dans les faits, l'abandon à terme de l'exploitation de ces lignes ferroviaires.

Les lois de décentralisation ont transféré la compétence du transport ferroviaire de voyageurs de l'État aux collectivités territoriales. Les régions sont ainsi devenues des autorités organisatrices des services TER depuis 2002, et elles sont chargées par la loi d'organiser et de financer les transports collectifs d'intérêt régional. Néanmoins, l'État se doit d'affecter à ces dernières des moyens suffisants pour qu'elles puissent assurer leur mission d'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional.

Dans ce contexte, pouvez-vous rassurer les usagers et les élus sur le devenir de la ligne Lozanne-Paray-le-Monial ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, c'est en 2002 que la compétence relative à l'organisation des services ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional a été transférée aux régions, avec, en contrepartie, une compensation financière de l'État pour couvrir le coût d'exploitation des services régionaux transférés, la couverture du manque à gagner lié aux tarifications sociales imposées par l'État et les investissements nécessaires pour renouveler le matériel roulant.

Les régions ont donc toute liberté pour déterminer leur offre de transport ferroviaire. Elles l'ont d'ailleurs fortement développée – ce que je tiens à saluer –, puisque l'offre a crû de 24 % entre 2002 et 2012, et l'ont accompagnée d'une politique de réductions tarifaires pour encourager l'usage du train. Les résultats sont remarquables puisque les trafics ont augmenté de 50 % sur la même période. L'État n'a donc pas à se prononcer sur les choix des politiques conduites par les régions, ni sur les moyens qu'elles entendent mettre en œuvre – je me garderai donc de prendre à leur place un quelconque engagement. En revanche, il a la responsabilité d'offrir aux régions les leviers nécessaires pour agir, ce que nous faisons.

S'agissant, de manière plus globale, de l'état des infrastructures, j'ai demandé dès mon arrivée au ministère la réactualisation du diagnostic de l'École polytechnique de Lausanne, spécialiste en la matière. Dans son audit d'octobre 2012, celle-ci avait conclu à la nécessité d'amplifier l'effort de renouvellement du réseau en le concentrant sur les lignes structurantes – les lignes où il y a le plus de circulation et où nous devons assurer la plus grande sécurité possible – afin de rattraper le retard considérable pris ces dernières années. Le gouvernement précédent avait en effet capté tous les moyens en faveur des LGV, sachant que quatre projets ont alors été engagés concomitamment alors même que le rythme soutenable est d'une ligne sur les six ans. Il n'est donc pas étonnant que nous ayons à constater, y compris sur le plan technique, un retard sur le reste du réseau.

Pour notre part, nous mobilisons les moyens sur le réseau structurant pour assurer la modernisation mais aussi la sécurité. C'est la raison pour laquelle nous avons mis en place un grand plan de modernisation du réseau de

2,5 milliards par an supplémentaires, mobilisé par RFF, qui sera décliné territorialement.

Les cofinancements peuvent intervenir sur les autres réseaux et ils font d'ailleurs l'objet d'une discussion dans le cadre des contrats de plan État-région, les régions s'impliquant largement et RFF pouvant également intervenir selon qu'il s'agit de modernisation ou de renouvellement. Les lignes où l'on circule moins feront donc l'objet d'une contractualisation, en concertation – laquelle est en cours – avec les collectivités territoriales et les régions, autorités organisatrices du transport régional, mais également, lorsque c'est nécessaire, les départements qui souhaitent se mobiliser sur cet enjeu.

Je rappelle pour mémoire que le déficit de RFF dont nous avons hérité est de 35 milliards d'euros. Il faut que les choses soient dites, et comprises par chacun dans un esprit de responsabilité.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Verchère](#)

Circonscription : Rhône (8^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 532

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 février 2014](#), page 913

Réponse publiée au JO le : [12 février 2014](#), page 1697

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [4 février 2014](#)