

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 juin 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 225 (Rect)

présenté par

M. Laurent, Mme Bechtel et M. Hutin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2 BIS, insérer l'article suivant:**

Le Gouvernement dépose avant la fin de l'année 2015 un rapport (faisabilité, opportunité) relatif à la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire sur le modèle de la caisse d'amortissement de la dette sociale.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Si le projet de loi permet une indispensable réorganisation fonctionnelle du système ferroviaire issu de la loi de 1997, il ne traite pas la question décisive de la dette ferroviaire qui menace la réussite de la réforme et la pérennité du service public ferroviaire. Véritable épée de Damoclès, la dette ferroviaire est également un facteur d'anxiété pour l'ensemble des agents du service public ferroviaire.

A sa création en 1997, Réseau Ferré de France a constitué une structure de cantonnement de la dette ferroviaire hors du périmètre des critères de Maastricht.

Dix sept ans plus tard, la dette est toujours là et a gonflé pour dépasser les 30 milliards. Cette dette est alimentée par des investissements dont le produit ne parvient pas à financer le coût et par le poids des intérêts financiers.

Le projet de loi renforce la règle d'or (article 4 des statuts de RFF) pour permettre à SNCF Réseaux de mieux faire aux investissements mais laisse intacte la question de la mauvaise dette impossible à amortir.

Il convient aujourd'hui de réparer l'erreur de 1997 en nationalisant cette dette et en la rapatriant dans le giron de la « dette publique » au sens de Maastricht.