

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

- Communication de M. Fabien ROUSSEL sur le renouvellement du matériel roulant des lignes du réseau structurant TET/Intercités ..... 2
- Information relative à la commission ..... 10
- Présences en réunion ..... 11

Mercredi

3 octobre 2018

Séance de 16 heures 15

Compte rendu n° 3

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence**

de

**M. Éric Woerth,  
*Président***



*M. Fabien Roussel présente une communication sur le renouvellement du matériel roulant des lignes du réseau structurant TET/Intercités.*

**M. le président Éric Woerth.** Le 25 juillet dernier, notre commission a décidé, sur la proposition de notre collègue Fabien Roussel, de créer une mission « flash » portant sur le renouvellement du matériel roulant des lignes du réseau structurant TET/Intercités.

Cette mission, composée d'un représentant de chaque groupe, a travaillé, comme son nom l'indique, rapidement au cours du mois de septembre. M. Roussel est donc en mesure de nous présenter, dès cet après-midi, une communication sur cette question.

**M. Fabien Roussel, rapporteur de la mission « flash » sur le renouvellement du matériel roulant des lignes du réseau structurant TET/Intercités.** C'est un honneur pour moi d'inaugurer cette première mission « flash » de la commission des finances. C'est, en effet, la première fois que nous utilisons cet outil. Que ce soit un député communiste qui l'inaugure dans le cadre de la commission des finances ne peut que me réjouir !

Je remarque au préalable qu'il s'agit d'un moyen efficace d'étudier un sujet précis sur une courte période et que la formule a effectivement permis d'apporter un éclairage sur le sujet qui nous occupe aujourd'hui.

Les travaux se sont déroulés ces trois dernières semaines, conjointement avec un représentant de chaque groupe politique et l'appui de notre rapporteur général, Joël Giraud. Nous vous avons remis un rapport d'une vingtaine de pages.

En 2011, l'État est devenu l'autorité organisatrice de l'ensemble des trains intercités, ces lignes intermédiaires entre les transports express régionaux (TER) et les liaisons grande vitesse (LGV). En 2015, suite aux travaux de la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire (TET), présidée par notre ancien collègue Philippe Duron, l'État a réorganisé l'offre globale de ces trains.

L'État a d'abord conservé des lignes d'aménagement du territoire, en particulier trois lignes de longue distance nationale : la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ; la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand et la transversale sud Bordeaux-Toulouse-Marseille.

Pour renouveler le matériel roulant de ses lignes, l'État a fait le choix de lancer un appel d'offres fin 2016. L'État est également autorité organisatrice des trains de nuit, dont l'offre a été réduite sur deux lignes. Ces trains sont aujourd'hui en bout de course. Nous avons donc proposé d'y réfléchir.

Enfin, les régions sont devenues responsables des lignes TET, l'État s'étant engagé à renouveler le matériel roulant de ces lignes.

Les régions sont équipées de trains couverts par deux marchés-cadres préexistants, financés par l'État et conclus par la SNCF en 2009 et 2010 avec deux constructeurs distincts : Alstom, qui a conçu le Régiolis, un train à un niveau roulant à 160 km/h, et Bombardier pour le matériel de l'OMNEO-2N, un train à deux niveaux roulant jusqu'à 200 km/h.

Ces marchés continuent de courir et permettent de fournir dans des délais resserrés des rames de qualité, commandées par l'État pour équiper des régions et des grandes lignes comme Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon.

En premier lieu, la mission a fait le point sur les financements de l'État pour s'assurer que l'ensemble de ces programmes sont bien financés. La mission a également étudié

les raisons pour lesquelles l'État a fait le choix de lancer un appel d'offres important, d'un montant d'un milliard d'euros, pour répondre aux besoins de trois lignes structurantes.

Nous avons auditionné, dans des délais très courts, les représentants du ministère, de la SNCF et plusieurs constructeurs de matériel roulant mais aussi l'Association des régions de France et les associations d'élus et d'entreprises concernées par les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dite POLT, et la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand.

Les engagements déjà souscrits par l'État s'élèvent à 2,3 milliards d'euros. À ce jour, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est engagée à hauteur de 1,85 milliard d'euros, auxquels s'ajoutent 480 millions d'euros pour la région Centre-Val-de-Loire, qui figurent bien au budget 2018, ce qui permettra de signer prochainement la convention de financement.

Ces dépenses permettent de passer des commandes sur les deux marchés-cadres : Alstom et Bombardier. Le montant des commandes de l'État de rames Alstom s'élève à 870 millions d'euros. En outre 1,4 milliard d'euros pour les régions Normandie, Hauts-de-France et Centre-Val-de-Loire correspondent à la commande de trains à deux niveaux auprès de Bombardier.

L'augmentation du niveau des ressources de l'AFITF, inscrite dans la loi de finances pour 2018 ainsi que dans le projet de loi de finances pour 2019, permet à l'État d'honorer ses engagements. Près de la moitié des engagements déjà souscrits hors convention avec la région Centre Val-de-Loire sera payée à la fin de l'année 2018, 52 % restant à honorer entre 2019 et 2024. Ces informations sont importantes pour les régions concernées.

La mission a ensuite examiné les choix concernant le matériel roulant des lignes structurantes et pour lequel la dépense envisagée est d'environ un milliard d'euros.

Dans ces régions du centre de la France, la desserte en trains est essentielle pour les habitants mais aussi pour attirer des cadres et des investisseurs. L'État a ainsi réalisé une étude, une expression fonctionnelle du besoin, à la suite d'une concertation menée au cours du second trimestre 2016 par les préfets des six régions concernées.

Les associations d'élus, d'usagers et les acteurs économiques ont mis en avant le besoin de qualité et de confort des trains, la nécessité de la vitesse pour réduire les temps de trajet ainsi que le besoin de rénover les infrastructures.

SNCF Mobilités a été chargée, à la suite de cette étude, d'établir le cahier des charges et de conduire la consultation des entreprises. Nous avons regretté que, dans le cadre de cette audition, la SNCF n'ait pas pu nous communiquer le cahier des charges et le cahier des clauses techniques particulières. Mais nous avons pu examiner le règlement de la consultation et en examiner les critères. Le marché comprend : une tranche ferme de 28 rames automotrices pour accueillir un minimum de 420 passagers par rame sur les lignes Paris-Clermont et Paris-Limoges-Toulouse, dont le budget prévisionnel s'établit à 800 millions d'euros, en incluant les centres de maintenance ; une tranche optionnelle pouvant aller jusqu'à 75 rames, dont environ 15 rames équiperaient ultérieurement la transversale sud Bordeaux-Marseille, pour un montant de 400 millions d'euros.

Dans l'appel d'offres, un prix plafond était fixé à 23 millions d'euros par rame, dont le coût à la place est nettement plus élevé que celui des rames fournies par les marchés-cadres.

L'État et la SNCF, que nous avons interrogés, ont bel et bien cherché en première approche à utiliser les marchés-cadres existants avec Alstom et Bombardier, en imaginant améliorer et adapter les trains qui existent aujourd'hui, mais la vitesse du Régiolis d'Alstom,

limitée à 160 km/h, ne répondait pas aux attentes de ces deux lignes ; qui plus est, commander sur ce marché des rames plus rapides ou plus longues aurait constitué un délit de favoritisme.

En revanche, le train Bombardier ne posait pas de risque juridique ; il roulait en outre bien à 200 km/h, mais ses rames sur deux niveaux ne pouvaient pas assurer le passage des tunnels au sud de Limoges, ce qui posait un problème d'utilisation de ces trains. Il a donc fallu chercher des scénarios alternatifs tels que l'utilisation d'une rame à un niveau de marque Alstom pour une partie du trajet et une rame deux niveaux Bombardier pour une autre partie du trajet. Mais un tel scénario revêtait des coûts élevés et se révélait peu pratique pour les usagers.

Cela nous a bien été expliqué durant cette mission ; nous en avons conclu que le recours à un nouveau matériel paraissait adapté aux besoins de ces régions pour améliorer le confort global de la ligne et réussir à séduire de nouveaux usagers.

Nous avons également établi une comparaison entre plusieurs scénarios en retenant les différents facteurs de coût. Nous en concluons que le recours à un nouveau matériel n'est pas plus coûteux que les solutions alternatives proposées : utiliser deux types de trains sur une même ligne nécessitant des centres de maintenance dédiés engendrerait des coûts élevés.

C'est la raison pour laquelle la mission recommande de maintenir l'appel d'offres qui est actuellement lancé ; elle regrette néanmoins que la définition du besoin figurant dans le cahier des charges ait manqué d'ambition. En effet, la demande des élus locaux que nous avons reçus, des usagers et des acteurs économiques portait sur le confort et des gains de temps de parcours, notamment avec un train pouvant rouler à 220 km/h, voire à 250 km/h.

Or, avec l'appel d'offres et le cahier des charges en cours, sur un trajet Paris-Clermont-Ferrand, le nouveau train ne permettra que de gagner 26 minutes en moyenne, s'il n'y a pas d'incident de parcours ; cela permettra simplement de revenir au temps de parcours d'il y a vingt-cinq ans. Il est dommage d'avoir manqué d'ambition dans cet appel d'offres, car, au surplus, nous manquons en France d'un train intermédiaire entre le TGV et le TER qui puisse rouler au-delà des 200 km/h, comme il en existe partout ailleurs en Europe.

L'eussions-nous conçu, un tel train aurait pu intéresser des régions sur des lignes interrégionales et même se vendre à l'étranger, ce qui aurait permis d'utiliser pleinement les tranches optionnelles et de réduire les coûts fixes de l'État. L'emploi des deniers publics aurait été optimisé.

La mission alerte également les parlementaires concernés et les élus locaux sur les besoins de financement des infrastructures pour les années à venir. Le temps de parcours, même avec un train roulant à 200 km/h, sera toujours tributaire des niveaux de maintenance et de rénovation des infrastructures d'ici à 2023 et 2025. Sans ces investissements, les nouveaux trains n'apporteront ni le confort ni la vitesse attendus. Cela nous a été bien rappelé par l'association Objectif Capitales.

Les montants des investissements en jeu sont élevés. Pour la ligne POLT, par exemple, le Conseil d'orientation des infrastructures les a évalués, pour la période 2015-2025, à un milliard d'euros, hors segments franciliens. Il s'agit du double des montants investis durant la décennie précédente.

À ce jour, ces financements ne sont pas garantis. C'est la raison pour laquelle la mission recommande que le volet programmation de la future loi d'orientation des mobilités qui viendra prochainement en discussion intègre ces investissements, sans lesquels les nouveaux trains ne répondraient pas aux attentes des territoires.

Enfin, la mission a examiné la situation du matériel roulant des lignes de nuit, qui intéresse beaucoup notre rapporteur général ! Alors que le parc exploitable de nuit atteignait 298 voitures en 2014, sa taille est désormais limitée à 66 voitures, dont 54 en roulement et 12 en maintenance. En outre, 27 voitures ont été conservées en prévision d'une industrialisation de la rénovation et ne sont pas exploitées commercialement. Ces deux lignes sont une misère ! Ce que nous avons entendu sur les conditions de voyage est scandaleux et n'est pas à l'image de notre pays.

Certains types de voitures ont déjà dépassé leur potentiel temps et sont exploités de façon dérogatoire. Le potentiel technique des autres voitures permettra d'aller jusqu'en mai 2023, mais leur date de fin de vie devrait intervenir à peu près en même temps, sur une seule année et à un rythme soutenu.

Mme la ministre des transports, peut-être grâce à notre mission, a récemment annoncé que la convention avec SNCF Mobilités sur les trains de nuit serait renouvelée à compter de 2020. L'État financerait une rénovation des matériels roulants existants à hauteur de 30 millions d'euros, mais je ne peux m'empêcher de faire remarquer que cette solution est de court terme et ne fera que repousser la nécessité d'acquérir du matériel neuf. À titre de comparaison, notre collègue rapporteur général Joël Giraud, qui a poussé loin l'enquête, s'est entretenu avec le responsable de l'opérateur ferroviaire public autrichien spécialisé dans les trains de nuit. Ce dernier a acquis des rames pour un coût unitaire de 17 millions d'euros la rame alors que nous allons investir 30 millions d'euros pour rénover les trains.

Pour conclure en une phrase : ne faisons pas attendre plus longtemps les usagers de ces lignes, poursuivons l'appel d'offres lancé pour les lignes structurantes et rénovons les trains de nuit. Cependant, nous alertons sur le fait que les temps de parcours ne seront pas au rendez-vous si l'ensemble des investissements de rénovation et d'entretien des voies ne sont pas réalisés. La mobilisation des associations, des parlementaires, des élus sera déterminante pour la suite et ne doit pas faiblir.

À l'avenir, la SNCF et l'État devraient être beaucoup plus ambitieux pour nos régions et pour les usagers. Il ne faut pas avoir peur d'établir des cahiers des charges plus élevés, plus ambitieux pour nous permettre d'accomplir de grands bonds en avant et rentabiliser nos investissements.

Tels sont, mes chers collègues, les conclusions de mes travaux. J'espère que ceux qui ont participé s'y retrouvent.

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je remercie d'abord notre rapporteur, qui a fait de cette question un bon exemple des dysfonctionnements de la SNCF et des services de l'État, puisque la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) n'est pas totalement exempte de reproches quant au traitement de ces processus qui échappent fréquemment aux politiques. Ils relèvent souvent d'échanges directs entre l'opérateur ferroviaire historique et la direction générale du ministère des transports.

Malgré le problème que représente le maintien des conditions de l'appel d'offres actuel, le choix qui est retenu s'agissant des trains de jour est très raisonnable dans la mesure où l'on ne peut pas faire attendre sans fin les usagers en faisant rouler des matériels très anciens. Il est dommage que nous ne disposions pas de l'ensemble des éléments qui nous auraient permis de connaître la raison réelle pour laquelle les constructeurs historiques à consonance germanique, que sont Stadler ou Siemens par exemple, n'ont pas postulé à ces appels d'offres.

Je remercie notre rapporteur de s'être penché sur le devenir des madones des sleepings qui voyagent à bord des trains de nuit, c'est-à-dire des gens comme moi... Son

rapport fait mention de solutions innovantes qui existent ailleurs, telles que les conventions qui ont été passées par l'opérateur public ferroviaire autrichien *Österreichische Bundesbahnen* avec les chemins de fer de la quasi-totalité des pays d'Europe, excepté la France et, bien sûr, l'Espagne, puisque la France barre l'accès à la péninsule ibérique. Ces conventions démontrent que d'autres voies sont possibles et à des coûts de matériels neufs qui sont proches de ceux que pratique la SNCF pour une rénovation « maison ».

Merci donc pour cet excellent rapport qui, je l'espère, ne restera pas sans suite. Nous espérons, en effet, que les remarques relevées par le Conseil d'orientation des infrastructures connaîtront une suite. Il faut toujours lier la nature du transport et le type de matériel et les besoins des usagers. J'ai vu comment travaillent les Suisses sur ce sujet, et notamment l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Après avoir défini les besoins des usagers, ils étudient les typologies ferroviaires de trains adaptés sur le marché. En fonction de ces deux éléments, ils définissent des appels d'offres de rénovation, de régénération et de création, par exemple d'évitement des voies, tout cela se faisant a minima en termes de coûts mais a maxima pour le service rendu aux usagers.

**Mme Valérie Rabault.** Merci, monsieur le rapporteur, pour cet exposé extrêmement clair.

La note mise à notre disposition indique que l'État et la SNCF avaient envisagé de reprendre les rames existantes. Je le confirme. Avec Nicolas Sansu, député-maire de Vierzon sous la précédente législature, nous avons organisé, en mars 2013, un colloque sur la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Face à l'absence de réponses de la SNCF, nous avons posé trois questions et acté la possibilité d'utiliser des rames existantes afin de remplacer celles utilisées, qui étaient dans un état catastrophique. Je comprends que cela n'ait pas été possible – c'est ce qui ressort page 11 de la note – car il en serait résulté schéma limitant les vitesses à 160 km/h.

Dans cette affaire, j'ai l'impression que l'État et la SNCF ont voulu poursuivre plusieurs objectifs à la fois, en tout cas s'agissant de la ligne POLT. Si je comprends bien le message de la mission « flash », on se retrouve dans un entre-deux peu satisfaisant ; sans pilotage sérieux d'un projet, les crédits seront saupoudrés. Je ne suis pas en mesure de déterminer quel était le meilleur scénario. Cela dit, il est certain que les voitures de la ligne POLT sont rénovées et que les rames connaissent une amélioration.

À l'instar du rapporteur général, je prends le train de nuit, celui de Paris-Toulouse. Vous savez très bien que si l'on veut noyer son chien, on l'accuse d'avoir la rage. Telle est, en l'occurrence, la situation à la fois de la qualité du service et du matériel existant. Ces trains, lorsque l'on doit parcourir 700 kilomètres, fonctionnent très bien : ils partent à 23 heures et arrivent le lendemain matin à 7 heures à Paris-Austerlitz. Il faut résoudre cette question qui relève de l'aménagement du territoire. Tout le monde ne prend pas l'avion. Ces trains fonctionnent comme ils peuvent. Vous avez raison de faire remarquer que le *Capitole* roulait plus vite il y a vingt-cinq ans qu'aujourd'hui sur la ligne Paris-Toulouse. Il est incroyable d'être confronté à une telle situation.

Les conclusions de la mission « flash » apportent un éclairage fin. Pour avoir travaillé en 2013 sur ce sujet, je constate que c'est la première fois que nous obtenons un éclairage aussi précis, ce dont je vous remercie. Cela nous permettra d'engager des discussions car, depuis 2013, nous avons été « baladés » assez allégrement au sujet de la ligne POLT !

**Mme Anne-Laure Cattelot.** J'ai eu la chance de participer à cette mission et je tiens à saluer le rôle du rapporteur, qui a réalisé un travail fouillé et politiquement équilibré,

en prenant en considération les différents points de vue comme les sensibilités politiques de chacun.

Nous sommes parvenus à une position d'équilibre, certains diraient même qu'il s'agit d'un moindre mal. Au vu des préconisations, nous ne pouvions pas sacrifier l'attente très forte d'un territoire, des citoyens et des élus qui se battent depuis plus de vingt-cinq ans pour obtenir une desserte honorable de leur territoire. Malgré le cahier des charges décevant et le fait de n'avoir pas même recherché des produits « sur rayons » intéressants à l'étranger, la solution débouche sur un train qui sera mis en service prochainement. Il ne roulera cependant qu'à 200 km/h. Nous avons entendu les associations. Convenons que la situation n'est pas pleinement satisfaisante. Le manque de transparence de la SNCF, qui s'est refusée à transmettre le cahier des charges, nous a choqués en tant que parlementaires et, pour ma part, en tant que rapporteure spéciale du budget des transports.

Une occasion a été manquée à la fin des années 2010. Le train est le chaînon manquant de l'aménagement territorial ferroviaire de la France avec ce « tout-TGV » que nous n'appelons plus de nos vœux. Quand bien même avons-nous compris l'intérêt de lignes structurantes TGV en France ainsi que l'intérêt que représente la reprise par les régions d'un certain nombre de trains structurants nécessaires à l'équilibre du territoire, à mi-chemin avec le TER, il n'en reste pas moins que nous ne disposons pas des trains Intercity-Express (ICE) allemands ou des pendulaires espagnols. C'est une lacune dont nous pâtirons au cours des trente à quarante ans à venir. Il aurait été opportun de poser la question à la fin des années 2010.

Nous avons pris en compte la possibilité d'un raccordement rapide avec ces trains. Nous avons également évalué budgétairement l'écart d'une solution qui reprend les matériels des anciens TGV pour les faire circuler sur les lignes. Tout cela mis bout à bout et en prenant en compte l'attente des citoyens et des élus, il nous a paru inopportun de préconiser l'interruption du marché. À cet égard, nous avons pris en compte le point de vue de notre collègue Christine Pires Beaune sur le sujet.

J'en viens aux trains de nuit. Avec le rapporteur général, adepte de ces trains, nous constatons que nous nous sommes coupés de l'opportunité de la connexion qu'offrait le train de nuit avec de grandes capitales européennes. Le train de nuit n'arrivait plus à satisfaire la clientèle. Ainsi que l'a fait observer Mme Rabault, ancienne rapporteure générale, quand on veut noyer son chien, on l'accuse d'avoir la rage. Nous appelons donc à une réflexion approfondie sur le train de nuit, qui est un complément extrêmement intéressant aux connexions aéroportuaires, qui certes sont moins chères en raison des prix pratiqués par Ryanair ou d'autres compagnies *low cost*, voire en raison des offres d'autocars qui progressent à l'heure actuelle. Il n'en reste pas moins que cette opportunité nous paraît intéressante, d'autant que de nombreux territoires ne sont connectés efficacement que par le train de nuit. C'est ainsi que, dans le programme pluriannuel de transport et d'investissement de l'État, il est essentiel de renouveler le matériel et de prévoir l'achat de futures rames dans les années qui viennent.

Une fois de plus, je remercie le rapporteur pour la clarté de son propos. Poursuivons ce travail dès les mois prochains.

**M. le président Éric Woerth.** Monsieur le rapporteur général, vous avez relevé que vous n'aviez pas eu accès à certains documents. De quels documents s'agit-il ?

**M. le rapporteur général.** Du cahier des clauses techniques particulières.

**Mme Anne-Laure Cattelot.** La SNCF a argué du fait qu'il s'agissait d'une procédure de dialogue compétitif.

**M. le président Éric Woerth.** S'agissant d'un document de caractère public, vous y avez accès en tant que rapporteure spéciale.

**M. le rapporteur général.** La SNCF a appris à l'École de guerre la façon de se comporter !

**Mme Anne-Laure Cattelot.** Il faut sans doute que j'envisage d'aller le chercher moi-même à la SNCF.

**M. le président Éric Woerth.** Si le document est utile, il n'y a aucune raison de ne pas le faire.

**M. le rapporteur général.** Les annexes financières à la convention entre l'État et la SNCF sur la trajectoire qui liait SNCF Réseaux à l'État avaient été considérées comme confidentielles par la SNCF.

**M. le président Éric Woerth.** Secret-défense, donc...

**M. le rapporteur général.** Oui.

**M. le président Éric Woerth.** Nous avons accès à tous les documents publics, à moins d'une raison juridique très particulière.

**Mme Anne-Laure Cattelot.** Vous avez raison, nous ne serions peut-être pas trop de deux ou trois pour rendre une visite de courtoisie à la SNCF !

**M. le président Éric Woerth.** Nous pouvons écrire à la SNCF pour lui indiquer que si nous ne recevons pas les documents, nous viendrons les chercher et qu'il est, par conséquent, plus simple qu'elle nous les transmette. La lettre serait cosignée par le président, le rapporteur général, la rapporteure spéciale et le rapporteur de la mission.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Merci, cher collègue, de votre rapport et de votre exposé.

Vous l'avez indiqué en préambule, les TET sont indispensables au désenclavement, notamment des territoires ruraux et il est très important qu'ils restent une compétence d'État et que ce dernier, dans le cadre des marchés, accorde les moyens financiers nécessaires pour maintenir ces lignes et assurer le renouvellement du matériel.

Je note toutefois que l'État se désengage de plus en plus des lignes TET. Je pense au *Cévenol*, qui traverse le Massif central et passe là où la route ne passe pas. Ce TET a été basculé en TER et a été pris en charge par la région Occitanie. L'État, certes, apportera son soutien financier pendant cinq ans, mais que se passera-t-il ensuite ?

Dans le cadre des marchés que vous venez de nous présenter, l'État a-t-il la volonté de continuer à financer ces lignes, indispensables à l'attractivité du territoire ? J'aimerais connaître votre position.

**Mme Christine Pires Beaune.** J'adresse mes remerciements à M. Roussel, que je voudrais, par ailleurs, rassurer : je me retrouve parfaitement dans les conclusions qui sont les siennes. J'ai assisté à toutes les auditions ; elles furent extrêmement intéressantes, notamment avec les constructeurs. Personnellement, j'ai beaucoup appris.

Je partage ses conclusions qui visent à ne pas revenir sur l'appel d'offres, même s'il n'est pas parfait. L'erreur a été commise. En effet, nous allons manquer le coche s'agissant du train du futur à 250 km/h. Mais remettre en cause l'appel d'offres aurait été dramatique pour toutes les régions concernées. Poursuivre l'appel d'offres est, par conséquent, un moindre mal.



Je remercie également le rapporteur d'avoir relevé qu'un beau train sur des lignes qui ne pourraient satisfaire à la vitesse maximale de 200 km/h ne servirait à rien et constituerait un gaspillage de l'argent public.

Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités à venir, il conviendra d'être cohérent avec les conclusions de la commission et de prendre garde à l'inscription des crédits destinés à l'entretien des lignes sur lesquelles rouleront de nouveaux trains.

Même si je ne prends pas les trains de nuit, pour avoir longuement écouté Joël Giraud et ma collègue Valérie Rabault, je pense que nous voyons enfin le bout du tunnel !

**M. Jean-Paul Dufrègne.** Je veux féliciter chaleureusement le rapporteur de cette mission, lui dire qu'il fait honneur à notre groupe et m'associer aux différentes réflexions émises.

Je pense, en effet, qu'il s'agit d'un rendez-vous manqué et que ce sujet est l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire. Aujourd'hui, l'anticipation doit être systématiquement recherchée. Nous réalisons les conséquences que peut avoir ce rendez-vous manqué sur l'économie future et sur la desserte des territoires. Nous partageons souvent un aller ou un retour avec les députés auvergnats, voire avec notre rapporteur général qui, de temps en temps, bifurque vers le département de l'Allier.

Pour finir, nous subissons la double peine. On nous a amusés suffisamment longtemps avec le TGV et la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon, qui a servi de prétexte pour repousser dans le temps les investissements prévus. Le choix de ne pas remettre en cause cet appel d'offres me semble plein de bon sens. Le rapporteur général a appelé des associations et des élus à se mobiliser. En fonction des lignes qui nous concernent, peut-être disposerons-nous à la suite de ce rapport des éléments nécessaires pour solliciter des rendez-vous, du moins pour faire en sorte que les livraisons de matériels prévues dans quelques années ne subissent pas de nouveaux retards.

**Mme Anne-Laure Cattelot.** Au regard de l'importance budgétaire des infrastructures ferroviaires, la commission des finances se saisira-t-elle pour avis du futur projet de loi d'orientation des mobilités ?

**M. le président Éric Woerth.** Il est annoncé pour le printemps ; c'est donc possible.

**M. le rapporteur.** Je reviens sur cette dernière proposition. La mission met en avant la nécessité de prévoir des investissements de rénovation des infrastructures et de renouvellement des matériels, notamment des trains de nuit. La rénovation permettra aux trains de rouler pendant encore une dizaine d'années. La question de leur renouvellement se posera donc à court terme. Or, entre le lancement d'une étude et le moment où les trains sont mis en circulation, il se passe cinq à six ans. Il faudra donc rapidement inscrire leur renouvellement à l'ordre du jour et prévoir les financements qui y sont liés.

M. Jean-Pierre Vigier a évoqué les relations entre l'État et la région Occitanie au sujet de la ligne Clermont-Ferrand-Béziers. D'une façon générale, deux types de convention existent. D'une part, des régions passent une convention avec l'État. Des régions comme la Normandie récupèrent les trains et les gèrent en totalité, y compris en cas de déficit d'exploitation ; d'autres régions comme l'Occitanie les gèrent à titre expérimental. L'État finance l'achat de matériel roulant, mais participe aussi à l'exploitation. Il prend même en charge une partie du déficit pendant cinq ans. Cette ligne budgétaire figure dans le compte d'affectation spéciale (CAS), à l'article 32 du projet de loi de finances que nous allons étudier.

J'appelle votre attention sur la nécessité, en l'absence de financement dédié sur cinq ans, de veiller à ce que le compte d'affectation spéciale soit alimenté tous les ans pour répondre aux besoins de l'exploitation de ces lignes. Il faudra se battre tous les ans afin que le compte d'affectation spéciale soit doté des moyens suffisants.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Sans l'aide de l'État, les régions n'auraient pas la possibilité financière d'assumer l'intégralité de la charge de cette ligne. Nous savons très bien ce qui se passerait par la suite ! D'où la nécessité de l'alimenter tous les ans.

**M. le rapporteur.** Tout à fait. Tel est le débat de fond que nous avons mené sur les transferts aux régions.

**M. le rapporteur général.** En cas de service non assuré et de non-exécution de son contrat, la SNCF nous a avoué ne subir aucune pénalité, ou des pénalités extrêmement faibles. Je prépare un amendement au CAS, consistant à payer au « service fait », qui est un principe en droit. Toutes les personnes qui ont géré des collectivités locales savent bien que le comptable public serait le premier à taper sur les doigts de l'ordonnateur si, par hasard, lui était présentée une facture de 350 journées d'autocars au titre des transports scolaires alors que seulement 200 journées avaient été effectuées. Il ne semble pas que ce soit le cas si l'on se penche sur le CAS s'agissant de la relation entre la SNCF et l'État.

J'ignore si l'amendement que je prépare sera retenu par le Gouvernement, mais il aura le mérite de pointer du doigt une situation anormale. Le service de trains de nuit est exécuté à hauteur de seulement 30 % des journées prévues par la convention. Je ne parle pas des retards. Chaque fois que des travaux sont exécutés quelque part entre Paris et Latour-de-Carol *via* Toulouse ou entre Paris et Briançon, le train est supprimé, même si les travaux sont effectués à Juvisy-sur-Orge ! Je me permets de le souligner parce que l'État doit revoir ses relations avec son opérateur ferroviaire principal.

**M. le président Éric Woerth.** Merci, monsieur le rapporteur ainsi que les collègues qui vous ont accompagné, pour le travail réalisé.

\*

\*      \*

#### **Informations relatives à la commission**

La commission a reçu en application de l'article 12 de la loi organique du 1<sup>er</sup> août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) un projet de décret de transfert de crédits d'un montant de 8 272 746 euros en autorisations d'engagement (AE) et 7 000 000 euros en crédits de paiement (CP) du programme 144 *Environnement et prospective de la politique de défense* de la mission *Défense* à destination du programme 192 *Recherche et enseignement supérieur en matière économique et industrielle* de la mission *Recherche et enseignement supérieur*.

Il est destiné à couvrir l'engagement des projets retenus par la direction générale de l'armement (DGA) dans les appels à projets du fonds unique interministériel (FUI) ainsi que les frais de gestion associés.

Membres présents ou excusés  
**Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire**

Réunion du mercredi 3 octobre 2018 à 16 heures 15

Présents. – Mme Anne-Laure Cattelot, Mme Marie-Christine Dalloz, M. Benjamin Dirx, M. Jean-Paul Dufrière, M. M'jid El Guerrab, M. Joël Giraud, M. Romain Grau, M. Christophe Jerretie, Mme Véronique Louwagie, Mme Marie-Ange Magne, Mme Amélie de Montchalin, Mme Cendra Motin, Mme Christine Pires Beaune, Mme Valérie Rabault, M. Fabien Roussel, M. Jean-Pierre Vigier, M. Éric Woerth

Excusés. – M. Alexandre Holroyd, M. Stanislas Guerini, M. Marc Le Fur, M. Olivier Serva, M. Benoit Simian

