



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

SNCF

Question écrite n° 50895

## Texte de la question

M. Hervé Féron 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 la situation financière du système ferroviaire français. Depuis les années 1980, celle-ci s'est progressivement dégradée avec la construction des lignes à grande vitesse qui ont nécessité des investissements conséquents mais qui font l'objet d'une fréquentation parfois insuffisante pour garantir leur rentabilité. Aujourd'hui, la dette de la SNCF atteint 7,3 milliards d'euros et celle de Réseau ferré de France plus de 30 milliards d'euros, hérités partiellement de la SNCF suite à leur scission en 1997. Par ailleurs, le déficit du système ferroviaire s'élève à 1,5 milliard d'euros par an, somme qui réduit encore davantage les marges de manœuvre des deux opérateurs publics. Cette situation conduit à un sous-investissement chronique pour l'entretien du réseau classique avec des risques en matière de sécurité et pour le maintien des lignes secondaires dont la fréquentation est trop faible. Le projet de loi portant réforme du système ferroviaire prévoit le retour progressif à l'équilibre grâce aux économies de gestion générées par le rapprochement des différentes structures ferroviaires, permettant une mutualisation accrue des moyens et du personnel ainsi que des synergies industrielles. Les gains procurés par la création d'un gestionnaire d'infrastructures unique (GIU) sont évalués à eux-seuls à 500 millions d'euros. Il est néanmoins difficile de quantifier à l'avance les effets réels de telles mesures qui risquent de reposer essentiellement sur la productivité des cheminots et de dégrader leurs conditions de travail. Par ailleurs, la séparation comptable des activités imposée par l'Union européenne, couplée à la volonté de proposer des billets à des tarifs abordables pour tous, empêchent le financement pérenne et sécurisé du gestionnaire d'infrastructures en limitant le coût des péages et en interdisant le transfert d'actifs depuis le transporteur public. Certaines organisations professionnelles invitent à suivre l'exemple de l'Allemagne en 1994, préconisant une requalification de la dette ferroviaire en dette publique car la décision de créer des LGV reste du ressort de l'État. C'est également la recommandation que la Cour des comptes avait faite dans son rapport du 16 avril 2008, conseillant à l'État de reprendre 12 milliards ou 13 milliards des 28 milliards d'euros de dette de RFF. Si le contexte économique et budgétaire peut susciter des réticences quant à l'application d'une telle mesure, elle aurait cependant le mérite de permettre au gestionnaire de réseau d'assurer ses missions dans de bonnes conditions. Il lui demande ainsi son appréciation quant à la reprise même partielle de la dette du système ferroviaire par l'État.

## Texte de la réponse

La dette du système ferroviaire s'élève actuellement à plus de 40 milliards d'euros. Le déséquilibre financier structurel, d'environ 1,5 Md€, sans perspective de retour à l'équilibre dans une situation au fil de l'eau, est notamment dû à l'inflation des coûts de production et à l'accroissement des frais financiers des emprunts correspondants. Si aucune mesure n'est prise, la capacité d'autofinancement de Réseau ferré de France (RFF) ne permettra plus de rattraper le retard accumulé dans la rénovation du réseau, pointé par les audits réalisés par l'école polytechnique de Lausanne. Cette rénovation constitue pourtant une absolue nécessité pour la pérennité et le bon fonctionnement du réseau. Conscient de cette situation, le Gouvernement a fixé parmi les principaux

objectifs de la réforme ferroviaire, celui du rétablissement de l'équilibre économique du système ferroviaire. La gouvernance du futur gestionnaire d'infrastructure unifié ainsi que les synergies et les liens entre celui-ci et les autres entités du groupe public, constitueront un levier majeur pour améliorer la performance économique du système et parvenir à maîtriser son endettement. Le dispositif sera renforcé par la mise en place d'une règle de rétablissement des équilibres, dont le principe sera fixé par le législateur. Les modalités seront ensuite mises en oeuvre par le biais des deux contrats de performance qui seront passés entre l'État et le gestionnaire d'infrastructure unifié et entre l'État et l'exploitant ferroviaire. Le rétablissement des équilibres économiques reposera également sur une forte amélioration de la performance de l'ensemble du groupe, notamment grâce à l'optimisation de l'offre ferroviaire et une plus grande efficacité de l'organisation du travail. La question de la consolidation de la dette du système ferroviaire en dette publique emporterait des conséquences non seulement sur la dette de la France, mais également sur le déficit budgétaire. Elle nécessite donc un examen approfondi qui devra être mené indépendamment de la réforme ferroviaire, dont le projet de loi est en cours d'examen par le Parlement.

## Données clés

**Auteur :** [M. Hervé Féron](#)

**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 50895

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [25 février 2014](#), page 1747

**Réponse publiée au JO le :** [22 juillet 2014](#), page 6260