



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TGV

Question écrite n° 72212

Texte de la question

M. Lucien Degauchy attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le récent rapport de la Cour des comptes consacré à la grande vitesse ferroviaire. Malgré le succès technique et commercial du TGV, la Cour estime que la rentabilité socio-économique des lignes à grande vitesse est surestimée. En 2013, la marge opérationnelle de TGV est revenue à 11,4 % contre 14,2 % en 2011. Elle souligne que le financement des projets déjà actés n'est pas assuré en raison du « haut niveau d'endettement de Réseau ferré de France (RFF) » et préconise de concentrer les moyens financiers sur l'entretien du réseau existant. Aussi, il souhaite connaître son sentiment sur ce sujet.

Texte de la réponse

À la suite des audits Rivier de 2005 et 2012 portant sur l'état du réseau ferré national, le Gouvernement poursuit une politique volontariste de rénovation du réseau. Afin de rattraper un retard accumulé sur près de 30 ans, le volume des investissements de régénération et de modernisation du réseau existant est en constante augmentation et restera une priorité pour les prochaines années afin de pérenniser l'infrastructure et de garantir ses performances. Cette stratégie de rénovation du réseau existant est d'ailleurs confirmée par le récent rapport de la Cour des comptes invitant à consacrer plus de moyens au réseau existant. Depuis 2013, afin de répondre aux enjeux de pérennité, de capacité et de régularité du réseau ferroviaire national, SNCF Réseau développe un grand plan de modernisation du réseau (GPMR) accentuant notamment l'effort sur la régénération du réseau le plus densément circulé. Concrètement, il s'agit d'un projet structurant mobilisant depuis de nombreux mois l'ensemble des composantes du gestionnaire de l'infrastructure et dont les objectifs sont de se doter d'une vision durable du réseau orientée vers la performance et partagée par tous les acteurs, de renforcer une politique industrielle de l'infrastructure privilégiant le renouvellement à l'entretien courant, de moderniser l'exploitation ferroviaire et d'adopter une approche systémique des problématiques rencontrées. Ce sont ainsi au moins 2,5 milliards d'euros par an qui seront consacrés à la régénération du réseau, en traitant en priorité le réseau structurant au service du plus grand nombre des usagers des trains du quotidien. Le GPMR a d'ailleurs vocation à nourrir la constitution du premier contrat État - SNCF Réseau qui définira pour les 10 années à venir les niveaux de performance attendus du réseau ferroviaire et les moyens à consacrer par SNCF Réseau pour y parvenir. Conformément au souhait du Gouvernement inscrit dans la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014 de renforcer le rôle de stratège de l'État en matière ferroviaire, le contrat déterminera les orientations permettant au futur gestionnaire d'infrastructure unifié de disposer d'une feuille de route claire pour la mise en oeuvre opérationnelle du GPMR. Par ailleurs, dans un contexte marqué par les accidents de Breigny-sur-Orge et Denguin, le Gouvernement tient à réaffirmer que la maintenance est une priorité stratégique du gestionnaire de l'infrastructure comme enjeu de sécurité et plus largement en termes de qualité de service. Ces orientations pour la rénovation du réseau et la sécurité ferroviaire interviennent dans un contexte déjà contraint en termes de ressources humaines spécialisées positionnées sur plusieurs opérations majeures en cours ou à venir, en particulier les travaux de raccordement des Lignes à Grande Vitesse qui seront mises en service en 2017. La

réunification des acteurs de la maintenance ferroviaire autour d'un gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, permettra de mieux partager les besoins de maintenance à long terme et de faire face aux défis du développement et de l'entretien du réseau ferré. En ce qui concerne la soutenabilité financière des projets de développement, l'article L. 2111-10-1 du code des transports, créé par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, prévoit que les investissements de développement du réseau ferré national, dont les nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire, sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement, afin que le réseau profite à l'ensemble des territoires et des acteurs économiques dans des conditions financières soutenables. En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés. Le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques prévoit, en son article 51, de définir ces ratios pour permettre l'entrée en vigueur de cette règle d'investissements pour les projets de développement, en vue de garantir la soutenabilité et la pérennité du modèle ferroviaire français. Le ratio retenu à ce stade est celui du rapport entre la dette nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau, qui est à la fois le plus simple et le plus pertinent pour mesurer la capacité de l'établissement à s'endetter. Le mode de calcul des éléments de ce ratio et son niveau plafond seront définis par décret. Par ailleurs, l'évaluation des gains relatifs aux coûts des projets de ligne à grande vitesse pour permettre d'apprécier la rentabilité socio-économique de tels investissements constitue un enjeu essentiel pour le ministère chargé des transports. À ce titre, les nouvelles infrastructures de transport terrestre font l'objet d'évaluations socio-économiques depuis plus de trente ans. Les améliorations méthodologiques sont constantes tant au niveau des laboratoires de recherche que des bureaux d'études et cette expertise reconnue a permis d'alimenter les récents travaux de la mission « Quinet » relative à l'évaluation socio-économique des investissements publics. En témoignent ainsi la nouvelle instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 et la note technique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du 27 juin 2014. En outre, les évaluations socio-économiques des projets d'investissement dont le financement par l'État ou ses établissements publics excède 100 millions d'euros sont dorénavant soumises à la contre-expertise et à l'avis du Commissariat général à l'investissement dans les conditions du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. En tout état de cause, des considérations financières ou monétarisées ne peuvent seules définir l'action publique, plus encore s'agissant de projets structurant de manière durable les territoires et l'organisation même du pays. La décision de leur réalisation relève ainsi d'une appréciation globale, prenant en compte des considérations telles que le report modal, l'aménagement et l'égalité des territoires.

Données clés

Auteur : [M. Lucien Degauchy](#)

Circonscription : Oise (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 72212

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 décembre 2014](#), page 10798

Réponse publiée au JO le : [9 juin 2015](#), page 4375