



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

SNCF

Question écrite n° 87593

Texte de la question

M. Nicolas Sansu interroge 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 la dette du système ferroviaire. Le budget 2015 de la nouvelle entité voté par son conseil d'administration a confirmé que le service public ferroviaire réglerait la dette du système ferroviaire en sacrifiant les conditions de travail des agents, mais aussi l'investissement public et l'offre de service. Sans moyens de financement renouvelés, il ne sera pas possible de rebâtir le grand service public ferroviaire capable de répondre aux attentes des usagers et de relever le défi de la transition écologique. De plus la réforme ferroviaire a pour ambition non pas de résorber mais seulement de stabiliser la dette du système ferroviaire, ce qui est insuffisant. La hausse continue des tarifs ne contribue pas à privilégier le transport ferroviaire *a fortiori* dans un contexte de concurrence exacerbée avec les transports par autocar glorifiés par la loi Macron ou encore le marché du covoiturage en pleine explosion. Au regard des effets produits par la réforme, il devient urgent d'apporter une réponse efficace au service public ferroviaire en traitant la question de la dette. Il proposait lors de l'examen du projet de loi portant réforme du système ferroviaire de créer une caisse d'amortissement en faveur d'un service public ferroviaire de qualité et performant en termes économiques, sociaux et environnementaux. Il lui demande sa position au sujet de la dette du système ferroviaire.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est conscient de l'ampleur de la dette du gestionnaire d'infrastructure et de la nécessité de fournir d'importants efforts pour la stabiliser. Un des principaux enjeux de la réforme ferroviaire est ainsi de mettre en place les conditions permettant de traiter cette question. La loi portant réforme ferroviaire a de ce fait acté l'objectif de stabilisation de la dette dans un délai de 10 ans. La création du gestionnaire d'infrastructure unifié permet de dégager d'importants gains de productivité en éliminant les interfaces entre l'ex-RFF et son gestionnaire d'infrastructure délégué, qui étaient une source évidente d'inefficacité. Les règles de financement des investissements de développement du réseau ferré national seront également encadrées en vue de limiter l'accroissement de la dette de SNCF Réseau par le mécanisme de la règle d'or mis en place par la loi. L'activation des leviers nécessaires au redressement de la situation financière de SNCF Réseau sera concrétisée dans le futur contrat de performance de l'établissement. Enfin, comme l'a indiqué le Premier ministre lors de la séance des questions au Gouvernement du 8 juin dernier, la loi portant réforme ferroviaire prévoit l'établissement d'un rapport relatif à la trajectoire de dette de SNCF Réseau et les solutions qui pourraient être mises en oeuvre afin de traiter la dette historique du système ferroviaire. Ce rapport examinera les différentes hypothèses de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État, et la création d'une caisse d'amortissement ainsi que leurs effets. Ce rapport est en cours de rédaction. Il sera remis fin août prochain aux Assemblées. Le législateur disposera ainsi de l'ensemble des données afin de prendre une décision.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Sansu](#)

Circonscription : Cher (2^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 87593

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 17 novembre 2015

Question publiée au JO le : [25 août 2015](#), page 6443

Réponse publiée au JO le : [16 août 2016](#), page 7358