

# Commission des finances du Sénat

## Débat sur l'avenir du transport ferroviaire en France

Intervention de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx

*Mercredi 23 novembre 2016*

Monsieur le Président,

Mes chers collègues,

Je souhaite intervenir aujourd'hui dans ce débat en tant que **sénatrice du groupe Les Républicains**. Mais je rappellerai également à cette occasion **les conclusions du groupe de travail pluraliste sur le financement des infrastructures de transport** de la commission des finances, qui a rendu son rapport le 28 septembre dernier, et dont j'ai fait partie.

Le sujet étant très vaste, je me limiterai dans mon intervention à **quatre points** qui me paraissent **essentiels pour l'avenir du transport ferroviaire** dans notre pays : l'urgence absolue que représente **la régénération des lignes structurantes de notre réseau ferré ; la situation financière très dégradée de SCNF Réseau**, le nouveau gestionnaire d'infrastructure unifié ; **la réforme des lignes d'équilibre du territoire** qui est actuellement en cours ; et, enfin, **la perspective de l'ouverture à la concurrence**, qui doit conduire à une véritable mobilisation des pouvoirs publics.

\*

\* \*

**Notre réseau ferroviaire est le deuxième d'Europe avec 29 000 kilomètres de voies ferrées, y compris pour la grande vitesse.**

Mais ce patrimoine exceptionnel connaît aujourd'hui **un vieillissement alarmant.**

À force de **consacrer toutes les ressources financières et humaines** de la SNCF au **développement des lignes à grande vitesse**, notre pays a **gravement négligé les autres lignes du réseau structurant**, notamment en **Île-de-France**, si bien que **l'âge moyen du réseau atteignait 32 ans en 2015.**

**Les désagréments** - retards, ralentissements - sont nombreux pour les usagers, et c'est parfois même **leur sécurité** qui peut être mise en péril, comme l'a montré **le tragique accident de Brétigny-sur-Orge** survenu le 12 juillet 2013.

Assurer **le renouvellement et la modernisation** de notre réseau ferroviaire, après plusieurs décennies de sous-investissements, représente **une tâche colossale et de longue haleine.**

Le Gouvernement, qui a pris progressivement conscience de l'enjeu, a mis en place ces dernières années **des plans destinés à augmenter l'investissement en faveur de sa régénération.** Alors qu'en 2005 **l'effort de rénovation du réseau ferroviaire** n'était que de **900 millions d'euros par an**, il est désormais de **2,5 milliards d'euros par an.** Mais ce montant permet seulement de **limiter le vieillissement des lignes les plus circulées.** Il ne permet **ni de remettre à neuf la signalisation, ni de moderniser les lignes de desserte fine des territoires.**

C'est pourquoi le groupe de travail de la commission des finances a estimé **qu'il était indispensable de dégager 1 à 2 milliards d'euros supplémentaires** en faveur du renouvellement des lignes structurantes de notre réseau ferré, afin de porter l'effort consenti par SNCF Réseau entre **3,5 et 4,5 milliards d'euros par an pendant quinze ans.**

Pour assurer le financement de ce grand plan de modernisation, le groupe de travail a estimé qu'il était inévitable que **l'État gèle, là encore pendant une quinzaine d'années, toute participation au financement de projets de développement de nouvelles lignes LGV,** ce qui n'empêchera pas que des études, financées par l'Union européenne ou par les collectivités territoriales, puissent continuer à être menées.

Même si **elle est de plus en plus partagée**, je sais qu'il s'agit d'une proposition **qui ne fait pas l'unanimité** et, d'ailleurs, notre collègue Yvon Collin, qui était membre du groupe de travail, avait souhaité adopter sur ce point un positionnement différent. Néanmoins, j'ai la conviction que, dans le contexte actuel, **continuer à développer notre réseau de lignes à grande vitesse à marche forcée n'est plus du tout raisonnable**. Nous devons nous concentrer sur la remise à niveau du réseau existant.

\*

\* \*

Deuxième point très important : la réforme ferroviaire de 2014 était censée **permettre des gains de productivité**, et, partant, **une amélioration de la situation financière du groupe SNCF**. A ce stade, ils tardent à se matérialiser.

SNCF Réseau porte ainsi aujourd'hui **une dette de 44 milliards d'euros**, dont les intérêts viennent grever ses finances de **1,2 milliard d'euros par an**, et ce, dans un contexte de taux bas. Cette dette, qui a connu **une forte hausse** ces dernières années en raison du lancement simultané de quatre lignes à grande vitesse après le Grenelle de l'environnement, est devenue **un fardeau très lourd à porter** pour le gestionnaire de notre réseau ferré national.

Malgré le reclassement en comptabilité nationale par l'INSEE de 10,9 milliards d'euros de la dette de SNCF Réseau en dette publique en 2014, le Gouvernement **refuse pour le moment catégoriquement d'envisager tout cantonnement ou toute reprise par l'État, même partielle, de cette dette**, au motif qu'une telle opération viendrait dégrader le déficit et la dette de l'État.

Si une telle solution présente de nombreux inconvénients, il sera bien **nécessaire de s'attaquer un jour ou l'autre au problème**, sans attendre que SNCF Réseau soit en proie à de graves difficultés financières, par exemple en cas de hausse des taux d'intérêt.

La loi ferroviaire du 4 août 2014 a instauré une « **règle d'or** », selon laquelle SNCF Réseau **ne peut financer de nouveau projet d'investissement qu'à la condition de respecter un certain ratio d'endettement**. Toutefois, le décret d'application fixant ce ratio se fait toujours attendre et nous avons collectivement accepté **une première exception à la « règle d'or » en faveur du Charles-de-Gaulle express**, qui augure mal de son respect ultérieur.

Dans la mesure où l'entrée en vigueur de la « règle d'or » ferroviaire **ne permettra pas, selon moi, de faire significativement progresser la situation**, je reste persuadée que **le Gouvernement devra tôt ou tard envisager une opération de reprise, même partielle, de la dette de SNCF-Réseau ou son cantonnement dans une structure dédiée**, à même de redonner des marges de manœuvre à un opérateur qui doit pleinement **se mobiliser en faveur de la modernisation de notre réseau ferré**.

En tout état de cause, j'attends avec impatience que nous soient communiqués **les contrats de performance de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau** qui devront déterminer **leurs trajectoires financières pour les dix ans à venir et nous donner enfin de la visibilité**. Ils sont censés être signés ces jours-ci avec l'État.

\*

\* \*

Troisième sujet que je voulais évoquer aujourd'hui : **la réforme actuellement en cours des trains d'équilibre du territoire (TET)**, les lignes Intercités.

Ces lignes présentent depuis longtemps **un déficit d'exploitation** qui s'est aggravé ces dernières années : la fréquentation des TET a **diminué de 20 % depuis 2011**, notamment en raison de **l'essor du covoiturage** puis de **la libéralisation du transport par autocar** depuis le second semestre 2015.

Le déficit d'exploitation des TET pourrait ainsi **dépasser en 2017 les 335 millions d'euros** prévus pour 2016. Or ce déficit, tout comme le matériel roulant de ces lignes, est financé par l'État, qui est l'autorité organisatrice des TET depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Le Gouvernement fait actuellement **évoluer en profondeur l'offre de trains Intercités**.

Il a d'abord décidé de **cesser progressivement de financer six lignes de nuit entre le 1<sup>er</sup> octobre 2016 et le 1<sup>er</sup> octobre 2017**, seules les **lignes ParisBriançon et ParisRodezLatourdeCarol** restant en activité, à raison **d'un aller-retour quotidien**, en tant que **lignes d'aménagement du territoire**. Il s'agit d'une là d'une **décision difficile** mais qui, selon moi était indispensable.

Dans le même temps, il a entrepris de déléguer les lignes d'intérêt local, pour lesquelles des synergies avec les lignes TER sont pertinentes, aux régions. Cette approche me paraît judicieuse.

Je tiens ainsi à saluer la décision de la région Normandie qui a accepté le 25 avril 2016 de devenir l'autorité organisatrice des cinq lignes TET qui la desservent et d'en supporter les déficits, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au plus tard, en contrepartie d'un financement de l'État de 720 millions d'euros pour renouveler le matériel roulant, largement vétuste, des lignes ParisCaenCherbourg et ParisRouenLe Havre. La région Grand Est vient à son tour de s'engager à reprendre trois lignes Intercités.

En revanche, l'État restera l'autorité organisatrice des lignes de longue distance structurantes au niveau national, à savoir les trois lignes ParisOrléansLimogesToulouse, ParisClermontFerrand et Bordeaux-ToulouseMarseille. Ce nouvel engagement me paraît nécessaire car ces lignes satisfont des besoins de mobilité très importants. Nous devons toutefois être très attentifs à ce que la nouvelle convention pour l'exploitation des TET pour la période 20162020 qui doit être signée entre l'État et SNCF Mobilités ces jours-ci prévoie des efforts de productivité significatifs de l'établissement public ainsi qu'une réelle amélioration du service fourni aux usagers.

\*

\* \*

Dernier point que je souhaitais aborder devant vous, la question de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, qui devrait intervenir à compter du 3 décembre 2019 en vertu du quatrième paquet ferroviaire européen adopté le 29 avril 2016.

L'échéance est très proche : il convient de nous y préparer.

Il faudra tout d'abord rendre la concurrence la plus équitable possible, ce qui pourra impliquer de renforcer l'indépendance du gestionnaire des gares ou de transformer SNCF Mobilités en société anonyme, ainsi que le préconise l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), dont la qualité du travail mérite d'être saluée.

Mais il sera également indispensable de rendre la SNCF plus compétitive, vis-à-vis de ses nouveaux concurrents ferroviaires, mais

également vis-à-vis **des autres modes de transports** que sont le covoiturage, les autocars et les avions à bas coût.

Dès lors, je vois mal comment nous pourrions éviter de **rouvrir le dossier du cadre social applicable aux personnels du groupe SNCF**, sa réforme de juin 2016, adoptée dans un contexte social très difficile, ayant conduit à **un nouveau renchérissement de ses coûts** qui ne me paraît pas soutenable à long terme.

Je vous remercie.