

**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT**

COMMISSION N°3

« L'ECONOMIE FERROVIAIRE »

**Introduction :**

« Le transport ferroviaire de voyageurs a connu une évolution très dynamique depuis bientôt vingt ans. L'essor du réseau à grande vitesse et l'impulsion donnée au développement du transport régional par les régions depuis le transfert de compétence en 2002 expliquent cette forte croissance, dont le transport de marchandises est toutefois resté à l'écart. Le trafic de fret aura chuté de plus de moitié en l'espace de quarante ans, quand le transport de voyageurs aura été multiplié par deux sur la même période.

La question du financement du système ferroviaire s'impose aujourd'hui, dans le débat public, comme un défi majeur à relever dans les années à venir »

« Car les fragilités du modèle économique actuel, en particulier financières, ne doivent pas masquer les atouts importants d'un mode de transport qui rencontre une demande sociale forte et qui s'inscrit dans le mouvement d'un développement plus durable. »

## Rapport

« Essoufflement du modèle TGV et crise de croissance du TER, déclin ininterrompu du fret ferroviaire, dégradation de l'état du réseau classique, course irraisonnée à l'extension du réseau à grande vitesse, sont autant de signes révélateurs d'un modèle économique qu'il est vital de réinventer aujourd'hui. »

« son équilibre économique actuel est menacé par le ralentissement de la croissance des trafics, dans un contexte économique actuellement moins porteur, et par la poursuite du rattrapage du relèvement du niveau des péages. »

« La médiocre qualité des sillons a une responsabilité importante dans les difficultés du marché à se redresser aujourd'hui »

« **La vétusté du réseau affecte de plus en plus la qualité du service** : Plus de 20% des voies moyennement fréquentées sont aujourd'hui hors d'âge. »

« Aussi le nombre de kilomètres de ralentissement est-il passé de 1.000 à 3.000 km en l'espace de dix ans (dont 2.000 km sur le réseau d'intérêt régional) et cette perturbation touche à présent près de 10% du réseau ferré. »

« **Il manque aujourd'hui plus de 1 Md€ par an pour couvrir les coûts de l'infrastructure** »

« Surtout, en ne prenant en compte que la réalisation des quatre grands projets de LGV en cours ou en voie de réalisation, **l'endettement du secteur devrait quasiment doubler en l'espace de quinze ans** »

« L'endettement de RFF atteindrait 51 Md€ à cette date (dont 16 Md€ seulement estimés remboursables par RFF sur le produit des péages futurs), celui de la SNCF, 9,1 Md€. »

« **Une telle évolution est à l'évidence insoutenable.** A l'heure où la France est engagée dans un effort sans précédent de redressement de ses comptes publics, il serait vain de présumer de la capacité de l'Etat et des régions à pouvoir poursuivre le financement d'une offre de transport conventionnée dont les coûts galopent. »

« **L'Etat, dans cette situation, a une responsabilité particulière,** pour avoir manqué de vision stratégique en privilégiant l'extension du réseau à grande vitesse, dont il a reporté une partie du coût sur la dette de RFF, pour avoir sacrifié l'entretien du réseau existant, structurellement sous-financé et pour n'avoir pas suffisamment clarifié la confusion de ses rôles de régulateur et d'actionnaire principal »

« Nouvel équilibre dans la politique d'investissement car le réseau à grande vitesse ne peut confisquer durablement à son profit l'effort de financement des acteurs publics »

« La SNCF sera par conséquent amenée à se poser la question de l'abandon des dessertes déficitaires ( TGV), au plus tard à l'échéance du renouvellement de son parc (progressivement à partir de 2020). »

« **Une priorité absolue en faveur de la rénovation du réseau existant**

**La commission appelle à soutenir en priorité l'effort de rénovation du réseau. »**

« **La commission s'interroge sur le caractère réaliste de ces objectifs** » (grenelle

environnement)

«L'impossibilité à mener de front la remise en état du réseau existant et la poursuite du développement du réseau à grande vitesse au rythme prévu par le Grenelle Environnement oblige à faire des choix dans le programme de réalisation des nouvelles LGV. »

« **La commission juge qu'il serait souhaitable de mettre en œuvre un moratoire sur tous les autres projets ferroviaires du Grenelle de l'environnement (y compris l'arrêt de nouvelles études), dans l'attente de la réalisation d'une programmation** »

« **La définition des priorités de développement relève de la responsabilité conjointe du gouvernement et du parlement. Elle pourrait s'appuyer sur une meilleure prise en compte de l'évaluation socioéconomique des projets** »

« **Dans un souci d'amélioration de la gouvernance des investissements, la commission suggère également l'idée d'une prise en charge par l'Etat du coût des nouveaux projets** »

« **Le retour à l'équilibre, que recommande la commission, nécessiterait le maintien en termes réels de l'effort financier de l'Etat et des régions.** ..... Une réorientation des investissements de développement sur la remise à niveau et la modernisation du réseau existant ainsi que la mise en œuvre de politiques cohérentes et efficaces en matière d'offre doivent y aider. »

### **Conclusion :**

« Un peu moins de quinze ans après la réforme de 1997, le modèle économique du ferroviaire en France se trouve dans une impasse, qui débouche sur une situation financière insoutenable en terme de déficits et d'endettement. »

« priorité à la rénovation du réseau existant, révision des projets de développement de LGV et moratoire sur tous les autres projets, »

### **Synthèse des recommandations formulées par la commission**

#### **« Un réseau plus performant**

- reconnaître la rénovation du réseau comme une priorité absolue en portant progressivement l'effort de renouvellement à 1.200 km par an sur le cœur de réseau
- suspendre toute nouvelle opération de développement de même que la poursuite de nouvelles études dans l'attente de la réalisation d'une programmation de long terme budgétairement soutenable et garantissant au préalable le financement de la rénovation du

réseau

- renforcer l'évaluation externe des projets pour éclairer le choix politique dans la définition d'une programmation de long terme des investissements de développement
  
- mettre en œuvre une règle d'or dans le financement des investissements de développement en interdisant le recours à l'endettement du gestionnaire du réseau et en mettant fin à la règle de cofinancement des collectivités locales »

---

### 1. Communiqué de presse du 15-12-11

Dans le cadre de la grande mutation de ce secteur, et à l'issue des « Assises du ferroviaire »

qui se clôturent aujourd'hui, Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, ministre de l'Écologie, du

Développement durable, des Transports et du Logement, et Thierry MARIANI, ministre des

Transports, annoncent les mesures retenues par le Gouvernement.

Commission n°3

« L'économie du ferroviaire » présidée par Nicolas BAVEREZ.

« Ce groupe de travail a permis une prise de conscience collective des enjeux de financement du système ferroviaire. Elle appelle à des décisions fortes et coordonnées afin de mettre fin au déséquilibre financier actuel, qui s'élève à plus d'un milliard d'euros. Pour y parvenir les axes de travail suivants ont été retenus : »

- « **Donner une priorité absolue à l'entretien et à la rénovation du réseau** et poursuivre l'effort sans précédent entrepris par le Gouvernement sur le réseau ferré national. »

- « **Engager une hiérarchisation dans le temps des grands projets ferroviaires figurant au SNIT** , compatible avec les contraintes à court et moyen terme des finances publiques »