

... le contrôle budgétaire sur la situation financière et les perspectives de la SNCF

COMMENT REMETTRE LA SNCF SUR RAIL ?

MODÈLE ÉCONOMIQUE DE LA SNCF ET DU SYSTÈME FERROVIAIRE : IL EST GRAND TEMPS D'AGIR

La commission des finances a examiné, le mercredi 9 mars 2022, la communication de MM. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, rapporteurs spéciaux pour les crédits des transports terrestres de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », sur leur contrôle budgétaire concernant la situation financière et les perspectives de la SNCF.

Derrière les répercussions de la crise sanitaire se cachent en réalité des difficultés beaucoup plus structurelles de la SNCF et du secteur ferroviaire dont les modèles économiques sont dans l'impasse.

I. LES RÉFORMES RÉCENTES N'ONT PAS RÉSOLU LES PROBLÈMES DE FINANCEMENT DU SECTEUR FERROVIAIRE

A. LES DERNIÈRES RÉFORMES NE SUFFIRONT PAS À ASSURER LA VIABILITÉ ÉCONOMIQUE DE LA SNCF ET DU SYSTÈME FERROVIAIRE

Les réformes de 1997 (création de Réseau ferré de France) et 2014 (création d'un groupe ferroviaire intégré incluant SNCF Réseau) n'ont pas enrayeré la **spirale de la dette** et la **dégradation financière** de la SNCF. Son endettement avait atteint 55 milliards d'euros en 2017. L'État, à travers les modalités de financement des lignes à grande vitesse (LGV) portait une **grande part de responsabilité** dans cette situation.

Aussi, la **réforme de 2018** pour un nouveau pacte ferroviaire était-elle devenue incontournable, notamment pour préparer la SNCF à la concurrence. Elle a **supprimé le statut de cheminot** pour les nouveaux recrutements et **réorganisé le groupe en sociétés anonymes**. Parallèlement, **l'État s'est engagé à reprendre 35 milliards d'euros de la dette** de SNCF Réseau. Réalisé en deux temps, cet engagement est pleinement mis en œuvre depuis le 1^{er} janvier 2022. À travers la consolidation du circuit de financement de SNCF Réseau au moyen des bénéfices générés par SNCF Voyageurs, la réforme entend approfondir la logique d'**autofinancement du secteur**. Cependant, cette logique induit des relations insatisfaisantes entre les deux filiales tandis que **l'indépendance réelle de SNCF Réseau n'est pas garantie**. Par ailleurs, plusieurs **hypothèses structurantes** de la réforme de 2018 sont aujourd'hui **remises en cause**, la principale étant le dynamisme et la **profitabilité du TGV**.

B. LES RÉGIONS SONT TOUJOURS PLUS MOBILISÉES POUR FINANCER LE FERROVIAIRE

Le total des concours publics perçus par la SNCF a dépassé **17 milliards d'euros**, en progression de 25 % depuis 2015. **Si les transferts en provenance de l'État ont affiché une relative stabilité, ceux des collectivités locales se sont appréciés de 45 %** (+ 30 % pour les contributions d'exploitation versées à SNCF Voyageurs). Dans les années à venir, **les perspectives financières de la SNCF**, et plus particulièrement de SNCF Réseau, reposent sur

des projections d'augmentation des péages insoutenables pour les régions et des anticipations de bénéfices de SNCF Voyageurs très hypothétiques.

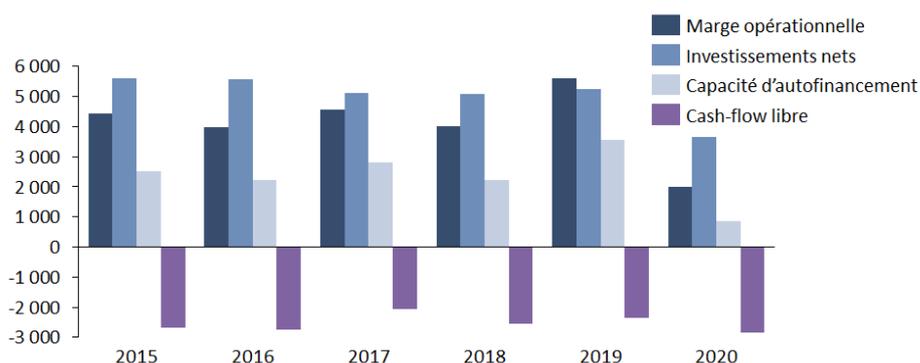
II. LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SNCF CONJUGUÉE AU MANQUE CRIANT D'INVESTISSEMENTS DANS LE RÉSEAU APPELLENT DES MESURES COURAGEUSES

A. LA SITUATION FINANCIÈRE DU CŒUR FERROVIAIRE DE LA SNCF RESTE DÉGRADÉE

Avant la crise, la situation financière de la SNCF présentait d'évidentes **fragilités concentrées sur son cœur d'activité** ferroviaire. **L'atteinte des engagements** de retour à l'équilibre financier pris par le groupe SNCF est incertaine et **dépend largement des performances de filiales** extérieures aux activités principales du groupe, au premier rang desquelles **Geodis et Keolis**. Par leur apport en cash, en marge opérationnelle et en termes de désendettement, ces sociétés **contribuent à masquer les difficultés** financières que connaît la SNCF. En 2021, ces deux seules filiales représentent 50 % du chiffre d'affaires et 37 % de la marge opérationnelle du groupe SNCF. La **maîtrise de la dette** de la SNCF, qui reste supérieure à 26 milliards d'euros après la reprise de 35 milliards d'euros par l'État, demeure un **objectif très incertain**.

Indicateurs financiers synthétiques du groupe SNCF (2015-2020)

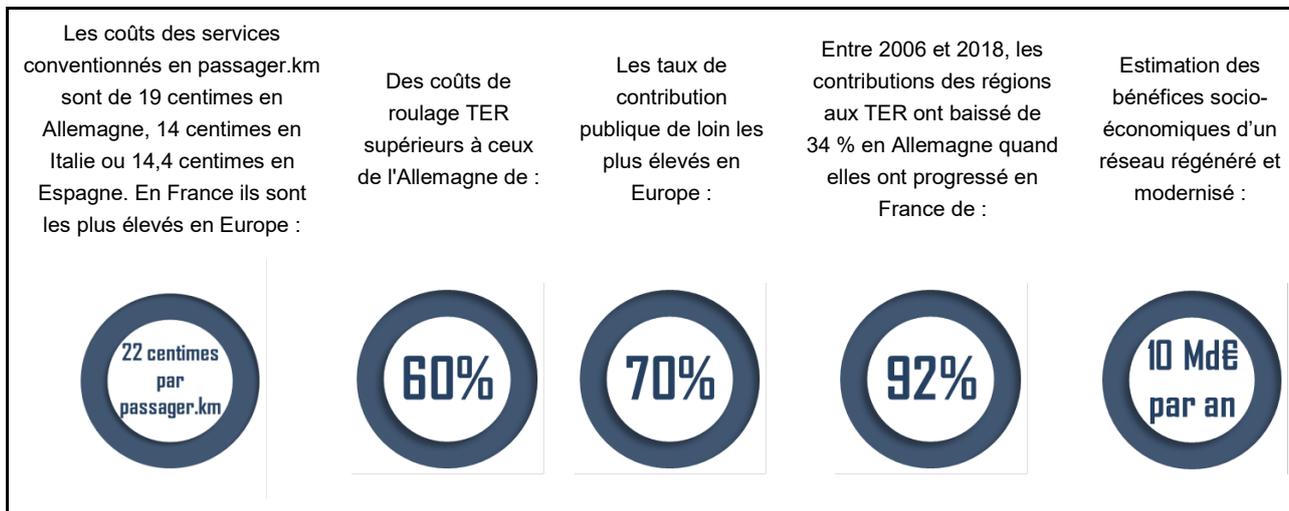
(en millions d'euros)



Source : commission des finances, d'après les documents financiers de la SNCF

L'amélioration des perspectives financières de la SNCF passera nécessairement par une augmentation très significative de sa **compétitivité**. Les dernières données publiées par l'IRG-Rail¹ révèlent qu'elle est aujourd'hui nettement inférieure à celle de ses homologues européens. **Le coût des services conventionnés** (TER, Transilien, intercity) **est le plus élevé en Europe**. Ce constat est particulièrement prononcé sur l'activité TER avec **des coûts de roulage supérieurs de 60 % à l'Allemagne**. Cette situation tend à s'aggraver puisqu'**entre 2006 et 2018 les contributions des régions aux TER ont augmenté de 92 % en France tandis qu'elles ont baissé de 34 % en Allemagne**.

¹ L'Independent regulators' group - rail.



B. LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DE SNCF RÉSEAU ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES SONT DANS L'IMPASSE

1. Des investissements dans le renouvellement du réseau notoirement insuffisants et une modernisation des infrastructures ni programmée, ni financée

Après l'électrochoc provoqué par le rapport Rivier de 2005 qui a mis en exergue l'état de dégradation dramatique du réseau, **les investissements dans la régénération** des infrastructures ont augmenté. Cependant, depuis 2016, et alors qu'ils demeurent **très inférieurs aux besoins**, ces investissements **stagnent en euros courants et donc décroissent en euros constants**. Une telle trajectoire, que le projet de contrat de performance de SNCF Réseau promet de poursuivre, conduira à une **dégradation de l'état des infrastructures**. Les rapporteurs spéciaux ne peuvent se résoudre à une telle perspective et appellent à **porter l'effort annuel à au moins 3,8 milliards d'euros pendant dix ans**, soit une augmentation de 1 milliard d'euros par an.

Le réseau ferroviaire doit également être modernisé. Cette modernisation passe par deux programmes principaux. La commande centralisée du réseau (**CCR**) doit se traduire par la création de tours de contrôle pour centraliser la régulation des circulations. C'est un levier d'efficacité considérable. Son déploiement permettrait de remplacer les 2 200 postes d'aiguillages actuels par une quinzaine de tours de contrôles et pourrait permettre de réaliser **des gains de performance à hauteur de 40 % des 13 000 emplois** de gestion de la circulation. L'**ERTMS** est un système de signalisation de nouvelle génération, interopérable au niveau européen et permettant de réduire l'espacement entre deux trains et donc d'augmenter la cadence du trafic.

Contrairement aux pratiques de nos partenaires européens, les rapporteurs spéciaux s'étonnent qu'**aucune véritable programmation ni aucun modèle de financement sérieux** n'aient été **prévus en France** pour déployer ces programmes, notamment dans le contrat de performance de SNCF Réseau. Cette situation n'est pas tenable. Elle prive le gestionnaire d'infrastructure de perspectives de gains de productivité et accroît le retard déjà phénoménal de la France dans ce domaine. Notre pays est devenu un **frein au développement de l'espace ferroviaire européen**.

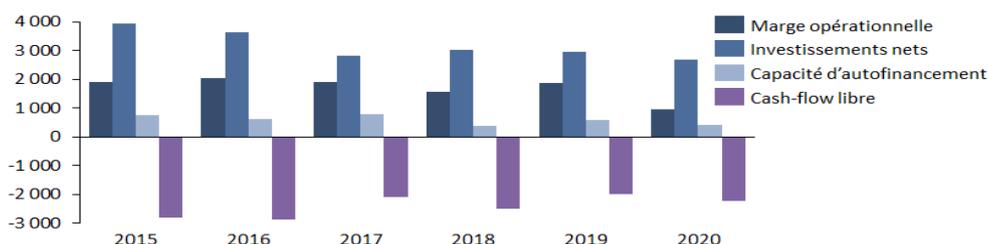
Les investissements supplémentaires nécessaires pour réellement régénérer et moderniser notre réseau sont certes importants mais ils doivent être relativisés au regard de leurs **bénéfices socio-économiques** qui pourraient atteindre les **10 milliards d'euros annuels**.

2. Le modèle de financement de SNCF Réseau n'est pas viable

La **situation** financière du gestionnaire d'infrastructure est **historiquement déséquilibrée**. Elle constitue depuis des décennies le **point noir du modèle économique ferroviaire**. Alors que son **mode de financement, très dépendant des péages ferroviaires**, le rend extrêmement vulnérable aux chocs conjoncturels, sa situation financière présente des déséquilibres structurels

profonds : une marge opérationnelle et une capacité d'autofinancement très insuffisantes pour couvrir ses investissements.

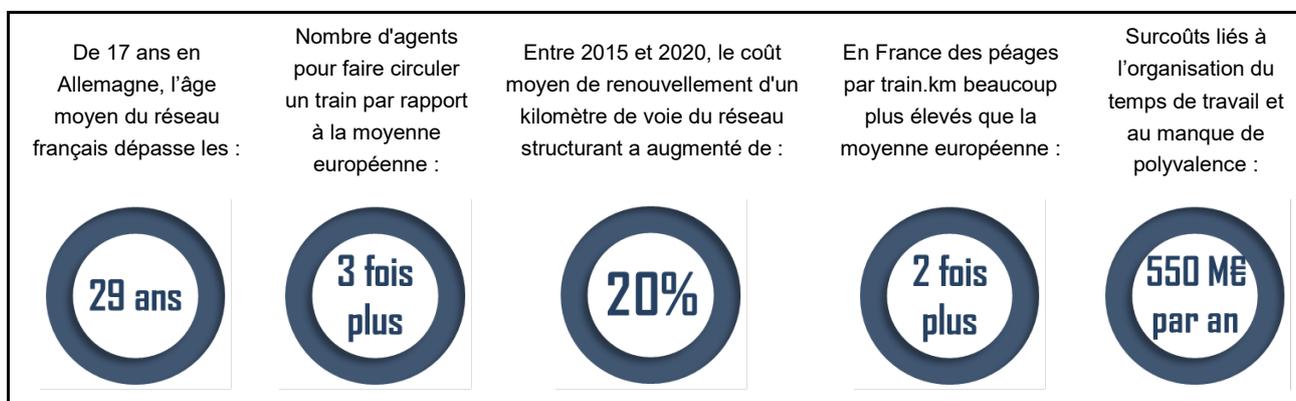
Indicateurs financiers synthétiques SNCF Réseau (2015-2020)



Source : commission des finances, d'après les documents financiers de la SNCF

La reprise de 35 milliards d'euros de sa dette par l'État doit contribuer à améliorer sa situation en allégeant le poids de ses charges financières devenues insoutenables. Cette mesure ne suffira pas à assurer la viabilité financière structurelle de SNCF Réseau, **viabilité qui repose de fait sur des hypothèses d'augmentation des péages ferroviaires qui affecteraient négativement l'offre ferroviaire** et pourraient ainsi se révéler contre-productives.

SNCF Réseau est moins performant que ses homologues européens. Alors que **sa productivité a stagné depuis 20 ans**, en France, **trois fois plus d'agents** sont nécessaires pour faire circuler un train qu'ailleurs en Europe. Aussi, SNCF Réseau se doit-il de réaliser des **gains de productivité considérables**. Ses **modes de fonctionnement**, encore ancrés dans l'histoire des infrastructures ferroviaires, **doivent être profondément revus**. Il est symptomatique que **SNCF Réseau ne dispose toujours pas à ce jour de comptabilité analytique**. Au-delà des seules économies réalisées sur les fournisseurs, SNCF Réseau doit enfin **réaliser de véritables gains de productivité industriels**. La documentation et le suivi de l'exécution de ses objectifs de performance doivent être plus rigoureux, plus fiables et plus systématiques.



C. SNCF VOYAGEURS FAIT PESER UNE MENACE SUR LE MODÈLE DE FINANCEMENT

Exposées à la concurrence, affectées par la crise, les **perspectives** de SNCF Voyageurs qui est, dans le modèle actuel, le **principal financeur des infrastructures** ferroviaires, sont **préoccupantes**. Elles s'avèrent fragiles et incertaines, notamment en raison des **risques** pesant sur le **rebond de l'activité grande vitesse** et de la **perte** structurelle de la **clientèle d'affaires** qui pourrait atteindre voire dépasser les 20 %. Pourtant, **les régions et Île-de-France Mobilités (IDFM) ont été une vraie bouée de sauvetage** financière pour SNCF Voyageurs pendant la crise. Elles ont assumé l'essentiel du déficit d'exploitation des services conventionnés (TER et Transilien).

Plusieurs **risques structurels** pèsent sur les perspectives financières de SNCF Voyageurs : son **déficit de compétitivité** qui la handicape dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, **l'explosion de sa dette** depuis le début de la crise (+ 80 % et 1,4 milliard d'euros en 2020), **l'effondrement de ses investissements** (- 908 millions d'euros en 2020) ou encore **le poids croissant des péages** (45 % des coûts d'exploitation du TGV avant la crise) qui pose la **question de leur soutenabilité** à moyen-long terme. Ces différents risques pourraient affecter les perspectives de croissance et la compétitivité de l'opérateur. Alors que l'activité TGV est le moteur financier du secteur ferroviaire et que 60 % du résultat de SNCF Voyageurs finance SNCF Réseau et la régénération du réseau, une dégradation durable de la santé financière de SNCF Voyageurs risquerait de faire dérailler le système tout entier.

D. FRET SNCF DÉPEND DES AIDES DE L'ÉTAT

Structurellement dégradée, la situation financière de Fret SNCF dépend des aides allouées par l'État au fret ferroviaire, en particulier à l'activité de wagon isolé (56 millions d'euros annuels pour Fret SNCF). **Pour la première fois** depuis de très nombreuses années, **la marge opérationnelle et le cash-flow libre de Fret SNCF ont été positifs en 2021**. Cette nouvelle encourageante, permise à la fois par les efforts de productivité de la société et par les nouvelles aides attribuées par l'État, devra être confirmée. En 2020, la dette de Fret SNCF a été intégralement reprise par la société mère du groupe, une décision qui fait l'objet d'un recours et constitue un risque important pour les perspectives financières de la société.

L'ancienneté de son matériel roulant pèse sur la rentabilité et la compétitivité de la société et va la conduire à engager des opérations de renouvellement d'envergure et de lourdes dépenses d'investissement au cours des prochaines années. L'optimisation de la disponibilité et de la fiabilité de son parc de locomotives sera un enjeu majeur pour Fret SNCF dans les années à venir.

III. POUR ASSURER SA VIABILITÉ DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT, LE MODÈLE DE FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE DOIT ÊTRE RÉFORMÉ EN PROFONDEUR

A. RÉFORMER UN MODÈLE ÉCONOMIQUE À BOUT DE SOUFFLE

Les rapporteurs considèrent que **la logique du modèle de financement** du secteur **n'est plus adaptée aux enjeux de développement** de la mobilité ferroviaire en lien avec les engagements climatiques. Un modèle de financement qui fait dépendre la situation et les perspectives financières de SNCF Réseau ainsi que le renouvellement des infrastructures ferroviaires des bénéfices de SNCF Voyageurs et du TGV n'est ni sain, ni viable et les conséquences de long terme de la crise sur la rentabilité de la grande vitesse pourraient en affecter l'équilibre.

Le coût disproportionné des péages par rapport à nos voisins constitue un frein majeur au développement du ferroviaire. Les rapporteurs spéciaux considèrent qu'il **n'est ni raisonnable, ni réaliste de faire dépendre le rééquilibrage financier de SNCF Réseau sur une inflation considérable des péages** acquittés par les régions sur les services TER dans les années à venir. Un maintien du *statu quo* conduirait à devoir rationner l'offre et la demande ferroviaire, en contradiction évidente avec les engagements environnementaux de la France. Pour éviter une telle issue et relancer véritablement la mobilité ferroviaire, ils recommandent de **remettre à plat le mode de financement** du réseau **en s'inspirant des modèles en vigueur chez la plupart de nos partenaires** européens, en révisant les équilibres financiers entre l'État, les régions et la SNCF dans la perspective de diminuer les péages.

B. COMPÉTITIVITÉ : LA SNCF DOIT FAIRE SA RÉVOLUTION

Alors qu'elle **souffre de la comparaison avec ses homologues**, en particulier s'agissant des coûts d'exploitation des services conventionnés, la SNCF doit **réaliser d'importants gains de productivité**. Le Parlement lui a ouvert la voie en votant la suppression du statut de cheminot. Cette mesure améliorera structurellement la compétitivité de l'opérateur mais **ses effets seront**

progressifs. Aussi est-il désormais **nécessaire que la SNCF actionne tous les leviers** sur lesquels elle a la main pour engranger des gains de productivité.

Cela passera d'abord par **une amplification de sa trajectoire de baisse d'effectifs**. Nécessaire pour résorber des situations de sureffectifs récurrentes, par exemple dans les ateliers de maintenance, elle devrait être portée à au moins **2 % par an** pour réaliser des économies d'au moins **un milliard d'euros d'ici 2026**. La SNCF devra aussi **optimiser une organisation du temps de travail beaucoup trop rigide**, définie par un accord collectif de 2016 dont les surcoûts annuels pour le groupe sont estimés à **200 millions d'euros**. Ce cadre ne lui permet pas de rivaliser avec ses concurrents. C'est pour cette raison que SNCF Voyageurs crée des filiales ad hoc pour répondre aux appels d'offre des régions. Cette situation ne peut pas durer et, pour faire évoluer ce cadre, la SNCF devra, contrairement à la voie qu'elle a prise en octobre 2020, s'engager dans une profonde **décentralisation de sa négociation collective** afin d'adapter l'organisation du temps de travail à chaque activité. Le manque de **polyvalence** de ses agents génère des **surcoûts de 350 millions d'euros par an** pour le SNCF. Aussi, celle-ci doit être développée, de même que l'**externalisation**. Dans le même temps, la SNCF doit amplifier la **révision de sa politique tarifaire** pour l'orienter résolument vers l'attractivité et la transparence.

C. L'ÉTAT DOIT TENIR LES ENGAGEMENTS QU'IL AFFICHE ET PORTER ENFIN UNE VRAIE AMBITION STRATÉGIQUE POUR LE SYSTÈME FERROVIAIRE

Alors qu'il affiche **des objectifs ambitieux** en termes de report modal, **l'État ne donne pas au système ferroviaire les moyens de les atteindre**. Au mieux, ce dernier **manque cruellement de visibilité** sur les engagements financiers pluriannuels de l'État (insuffisances du contrat de performance de SNCF Réseau) quand, au pire, il n'a pas à subir les **renoncements** (sur le financement du réseau, des infrastructures de fret ferroviaire, du développement des intercitys et des trains de nuit, de l'aménagement ferroviaire du territoire, etc.) et autres **injonctions contradictoires** (objectifs financiers fixés à SNCF Réseau sans prévoir la modernisation des infrastructures) du Gouvernement. Le plan de relance du ferroviaire a surtout permis en réalité de sauver provisoirement un programme de renouvellement du réseau déjà beaucoup trop limité et de financer des mesures qui avaient été imposées par l'État à la SNCF (interdiction de l'usage du glyphosate sur et aux abords des voies, rénovation des ouvrages d'art et des ouvrages de terre ou encore intégration de quatorze petites lignes au réseau structurant). La reprise de 35 milliards d'euros de la dette de SNCF Réseau, aussi indispensable soit-elle, venait surtout solder a posteriori l'historique de déficits d'investissement de l'État dans ses infrastructures.

Le déficit d'engagements financiers dans les infrastructures ferroviaires est manifeste. Les **graves manquements du projet de nouveau contrat de performance** de SNCF Réseau en sont la parfaite illustration. C'est peu dire que le nouveau contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État, qui devrait être la pierre angulaire du système, était très attendu. Prévu en 2020, il a été annoncé plusieurs fois en 2021 avant finalement d'être reporté à 2022. **Le projet actuel, ne répond absolument pas à ces attentes**. À l'instar de son prédécesseur mort-né, il apparaît comme **une nouvelle occasion manquée** et fait courir un risque majeur à nos infrastructures et aux perspectives de développement de la mobilité ferroviaire. Il ne porte aucune vision stratégique et industrielle, multiplie les renoncements, prévoit des investissements de renouvellement notoirement insuffisants sans intégrer les enjeux du *green deal*, fait l'impasse sur la modernisation du réseau et fonde l'hypothétique retour à l'équilibre de SNCF Réseau sur une trajectoire d'augmentation des péages manifestement insoutenable. Il doit impérativement être corrigé.

L'État pêche aussi par l'insuffisance de sa politique d'aménagement du territoire. **Son désengagement manifeste du financement des petites lignes** ne permettra pas d'atteindre les objectifs de renouvellement que le rapport Philizot avait fixés à horizon 2028. Si d'un côté **l'État annonce des objectifs ambitieux** en matière de développement des trains d'équilibre du territoire (TET) de jour comme de nuit, **les financements ne suivent toujours pas**. Il est temps que l'État passe de la parole aux actes, clarifie et fixe sa stratégie pour y consacrer les moyens nécessaires.

D. RENDRE SNCF RÉSEAU RÉELLEMENT INDÉPENDANT POUR QUE LE CERCLE VERTUEUX FINANCIER DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE SE CONCRÉTISE

Les rapporteurs spéciaux sont convaincus que **l'ouverture à la concurrence est une chance pour le secteur** ferroviaire français et qu'elle constituera **un aiguillon pour** stimuler les gains de performance de **la SNCF**. Elle doit générer **un cercle vertueux financier** qui rendra le système ferroviaire économiquement plus viable. Toutefois, **en France**, celle-ci se heurte encore à de **nombreux obstacles**. Qu'ils soient du ressort de l'État ou de la SNCF, ils doivent être levés.

Les **interrogations** persistantes, y compris du régulateur, **quant à l'indépendance véritable du gestionnaire d'infrastructure** ne sont pas le moindre de ces obstacles. **L'organisation actuelle du groupe ferroviaire intégré**, qui comprend en son sein, l'opérateur de transport historique, SNCF Voyageurs, et le gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, sous la direction d'une même entité, **ne présente pas**, selon les rapporteurs spéciaux, **les garanties suffisantes**. Ils rejoignent la position de l'Autorité de régulation des transports (ART) qui considère que « **SNCF Réseau ne dispose pas des moyens financiers et de gouvernance propres à garantir la bonne réalisation, en toute indépendance, de ses missions** ». Il n'est pas souhaitable que des représentants de la société mère du groupe SNCF soient membres du conseil d'administration de SNCF Réseau. En outre, le financement de SNCF Réseau par une part des résultats de SNCF Voyageurs n'est pas de nature à assurer son impartialité aux yeux des opérateurs alternatifs.

Aussi, pour concrétiser l'ouverture à la concurrence sur le marché français, les rapporteurs spéciaux considèrent-ils que **SNCF Réseau doit être rendu réellement indépendant de l'opérateur de transport historique** (SNCF Voyageurs) **en le sortant du groupe SNCF**, comme cela s'est fait dans le secteur de l'électricité.

Les recommandations des rapporteurs :

A. Gouvernance et performance : l'impérieuse révolution de la SNCF

1- mettre en place une véritable culture de la performance à tous les niveaux de SNCF Réseau ainsi qu'un pilotage par objectif indispensables pour moderniser une organisation encore peu familiarisée avec les enjeux de productivité et diligenter un audit financier externe indépendant (SNCF Réseau).

2- préciser, documenter puis assurer un suivi réel, rigoureux et transparent des objectifs de performance de SNCF Réseau pour réaliser des économies structurelles d'au moins 1,5 milliard d'euros d'ici 2026 (SNCF Réseau).

3- accélérer la modernisation du système d'information de SNCF Réseau, le doter d'une comptabilité analytique et promouvoir avec plus de volontarisme l'innovation et la digitalisation de ses activités (SNCF Réseau).

4- amplifier le rythme de réduction d'effectifs à un niveau de 2 % par an pour économiser au moins un milliard d'euros d'ici 2026 (SNCF).

5- renforcer sensiblement la polyvalence des personnels, promouvoir l'externalisation, développer la rémunération au mérite et décentraliser la négociation collective afin d'optimiser l'organisation du temps de travail, pour des gains potentiels, à terme, supérieurs à 500 millions d'euros par an (SNCF).

6- mettre en place une politique tarifaire résolument orientée vers l'accessibilité et la transparence (SNCF Voyageurs).

B. Remettre à plat les relations financières entre l'État, la SNCF et les régions

7- sortir SNCF Réseau du groupe SNCF pour que son indépendance soit réellement garantie (État).

8- porter au moins à 3,8 milliards d'euros l'effort de régénération annuel d'ici 2030 afin d'assurer le renouvellement du réseau structurant (État).

9- réaliser une évaluation actualisée des conséquences financières de la crise sanitaire pour la SNCF et, le cas échéant, prévoir un dispositif financier permettant de préserver ses investissements (État).

10- révolutionner le modèle de financement du réseau en réduisant les péages au niveau des principaux pays européens pour favoriser le développement du mode ferroviaire et la baisse du prix des billets (État).

11- programmer le déploiement rapide des projets de modernisation du réseau (la commande centralisée et la technologie de signalisation ERTMS) dont les enjeux financiers cumulés dépassent les 35 milliards d'euros mais qui sont sources d'économies pour SNCF Réseau, notamment en termes de charges de personnel, et de gains socio-économiques considérables (SNCF Réseau et État).

12- dans le cadre de ses relations conventionnelles avec les régions, la SNCF doit réaliser des gains de productivité d'au moins 35 % afin que les coûts de roulage des services conventionnés se rapprochent des standards européens et renoncer aux sur-spécifications aussi superfétatoires que coûteuses en matière d'acquisition du matériel roulant (SNCF Voyageurs).

13- l'engagement stratégique de l'État pour le réseau ne peut pas se réduire à un document comptable mais bien plutôt se traduire dans un contrat de performance, ambitieux, précis et crédible, fondé sur de véritables engagements réciproques lisibles à dix ans et intégrant l'ensemble des enjeux du futur de la mobilité ferroviaire, y compris la modernisation du réseau et le *green deal* européen (État).

14- l'État doit être moteur pour inciter l'Union européenne à contribuer davantage au financement du secteur ferroviaire, notamment s'agissant de la modernisation des infrastructures, du fret et plus généralement dans le cadre des enjeux portés par le *green deal* tandis que la SNCF doit saisir toutes les opportunités de financements communautaires existantes (État et SNCF).

C. Relance du fret et aménagement ferroviaire du territoire : passer de la parole aux actes

15- prévoir le financement des 10 milliards d'euros d'investissements nécessaires dans les infrastructures de fret à horizon 2030 (État et SNCF Réseau).

16- réaliser un bilan de l'efficacité des aides accordées aux opérateurs de fret ferroviaire et, le cas échéant, envisager de renforcer ces concours pour se donner les moyens d'atteindre l'objectif d'un doublement de la part modale d'ici 2030 (État).

17- prévoir et planifier les financements nécessaires à l'exploitation des nouvelles lignes de trains de nuit (État).

18- inverser la tendance au désengagement de l'État dans le financement des petites lignes et augmenter les investissements qui leur sont consacrés pour respecter la trajectoire définie à horizon 2028 par le rapport Philizot (État).

19- clarifier la stratégie de l'État en ce qui concerne le développement des services de trains d'équilibre du territoire (TET) et le modèle de financement qui devra l'accompagner alors que les investissements nécessaires s'élèveraient à plusieurs milliards d'euros (État).



Hervé MAUREY
Rapporteur spécial
Sénateur (Union Centriste)
de l'Eure



Stéphane SAUTAREL
Rapporteur spécial
Sénateur (Les Républicains)
du Cantal

Commission des finances

<http://www.senat.fr/commission/fin/index.html>

Téléphone : 01.42.34.23.28