



14ème législature

Question N° : 67806	De M. Christophe Premat (Socialiste, écologiste et républicain - Français établis hors de France)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > LGV	Analyse > rentabilité. Cour des comptes. rapport. conclusions.
Question publiée au JO le : 28/10/2014 Réponse publiée au JO le : 02/06/2015 page : 4149 Date de renouvellement : 10/03/2015		

Texte de la question

M. Christophe Premat 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 les conclusions du rapport de la Cour des comptes concernant l'avenir du TGV en France. Alors que ce secteur est présenté comme l'un des fleurons de l'industrie française, aucune des grandes lignes de grande vitesse n'atteint les objectifs prévus. Les effets d'annonce publique masquent une réalité beaucoup plus terne. Hostile à l'idée de devenir l'exploitant de lignes non rentables, la SNCF pourrait néanmoins faire plus pour contrer l'essoufflement financier du TGV. Entre 2008 et 2013, le taux de marge enregistré par l'entreprise dans cette activité est passé de 29 % à 12 % du chiffre d'affaires. Selon la Cour des comptes, « le risque est grand de voir le transporteur national aborder l'inéluctable ouverture à la concurrence de son activité voyageurs dans une position de faiblesse préjudiciable à son avenir ». Il aimerait savoir si, dans le cadre de la réforme ferroviaire adoptée par le Parlement au printemps 2014, une réévaluation des objectifs des LGV pourrait être effectuée.

Texte de la réponse

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 financier 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.