



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

SNCF

Question écrite n° 12061

Texte de la question

M. Michel Dasseux attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la question du service public du rail. La précédente majorité a adopté en février 1997 une loi créant Réseau ferré de France (RFF). Or cette loi crée un nouvel EPIC qui absorbe, par des manipulations d'écriture comptable, une partie de la dette de la SNCF. En réalité, les deux EPIC, RFF et la SNCF, fortement interdépendants, sont étranglés par le poids de leur dette et cherchent, au détriment du service public du rail, à se décharger de ce poids sur l'autre. C'est pourquoi, il souhaite savoir s'il entend abroger la loi créant RFF ou certaines de ses dispositions. Il souhaite également connaître les mesures mises en oeuvre pour désendetter durablement la SNCF tout en assurant son unicité et en confirmant sa vocation de service public. Par ailleurs, l'avenir du rail passe indiscutablement par une vision intermodale des choix d'infrastructures des transports. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour concrétiser l'intermodalité dans les décisions d'infrastructures.

Texte de la réponse

A la fin de 1997, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a engagé une réflexion approfondie, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, sur ce qu'il est convenu d'appeler la « réforme » du secteur ferroviaire. Cette démarche a été guidée par le souci de renforcer l'unicité et la pérennité du service public ferroviaire, dans une optique d'efficacité économique et sociale. Elle a conduit le ministre de l'équipement, des transports et du logement à formuler, en juin 1998, des propositions concrètes, s'articulant autour de trois objectifs : stabiliser la situation financière du réseau ferré de France (RFF), renforcer l'unicité du service public ferroviaire et concevoir de façon plus dynamique l'emploi et le dialogue social au sein de la SNCF. Sur le plan financier, le désendettement de la SNCF était une condition indispensable pour assurer un redressement durable de l'entreprise. Le Gouvernement a décidé en 1997 un désendettement complémentaire de la SNCF de 28,3 milliards de francs, par transfert au service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la charge est assumée par l'Etat. Ce désendettement complémentaire permet désormais à la SNCF de se mobiliser pleinement sur la conquête de la clientèle et l'amélioration de la qualité des services, avec un objectif crédible de retour à l'équilibre. La stabilisation de la situation financière de la RFF, qui n'était pas assurée dans le schéma initial de la réforme, est indispensable pour assurer la pérennité du système ferroviaire dans son ensemble et constitue désormais un objectif essentiel. Le Gouvernement a décidé d'amplifier les efforts entrepris en ce sens en 1997 et 1998, dans le cadre d'un engagement pluriannuel sur les trois prochaines années (1999-2001). Pour renforcer l'unicité du service public ferroviaire, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a proposé la création d'un « conseil supérieur du service public ferroviaire ». Cette instance sera notamment chargée de veiller à l'évolution équilibrée de la SNCF et de RFF et au respect de leurs missions de service public, de concourir à la coordination entre ces deux entreprises, de débattre des stratégies de développement du transport ferroviaire pour proposer, s'il y a lieu, les évolutions nécessaires. Le Conseil sera chargé d'effectuer, à terme, une évaluation de la réforme, sur le plan financier, de l'unicité du service public, et des rapports sociaux. Ses attributions seront définies prochainement par décret. Enfin, la mobilisation des cheminots constitue un facteur essentiel de réussite pour le secteur ferroviaire. L'ensemble des partenaires a

donc été invité à établir de nouveaux rapports sociaux, pour associer chacun aux progrès nécessaires en matière d'efficacité économique et sociale. L'infléchissement engagé en 1997 en matière d'évolution des effectifs, ainsi que les garanties données sur le statut des cheminots, devraient favoriser l'émergence de ces nouveaux rapports sociaux. Le Gouvernement a par ailleurs, le 4 février 1998, de nouvelles orientations en matière d'infrastructures ferroviaires. Il a notamment décidé d'accroître substantiellement les ressources financières consacrées par l'Etat au rail, afin de mener une politique des transports plus équilibrée. L'intermodalité est bien entendu au coeur des préoccupations du Gouvernement en matière de transports. Dans le cadre de la révision de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, les schémas sectoriels d'infrastructures seront remplacés par des schémas multimodaux de services de transport (voyageurs et marchandises). Cette orientation nouvelle permettra de mettre en place une approche réellement intermodale des transports sur les différents axes.

Données clés

Auteur : [M. Michel Dasseux](#)

Circonscription : Dordogne (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12061

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 mars 1998, page 1583

Réponse publiée le : 5 octobre 1998, page 5445