

Dette ferroviaire & trajectoire financière

L'UNSA écrit au Secrétaire d'État !



Par courrier daté du 31 mai 2016, l'UNSA-Ferroviaire interpelle le Secrétaire d'État aux transports, concernant le niveau de la dette ferroviaire et les engagements de l'État contractualisés au sein de la loi portant réforme du ferroviaire.

En effet, la loi portant réforme du système ferroviaire du 4 août 2014 prévoit en son Art 11 : *Dans un délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement, un rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau.*

Sur ces aspects financiers, l'accord de modernisation du 13 juin 2014 stipule : « *Le Ministre proposera avant la fin de l'année 2014 de nouvelles sources de financement destinées aux infrastructures du transport ferroviaire* ».

L'article L2102-3 de la loi prévoit un contrat cadre intégrant les contrats opérationnels prévus aux articles L2111-10 et 2141-3. « *Il consolide les trajectoires financières* ». Ce sujet est également repris dans l'accord de modernisation du 13 juin 2014.

La dette continue à progresser fortement du fait notamment du portage financier pour le compte de la Puissance Publique (État, AFITF*, Collectivités Territoriales) et du déficit d'exploitation structurel.



L'expertise ferroviaire !



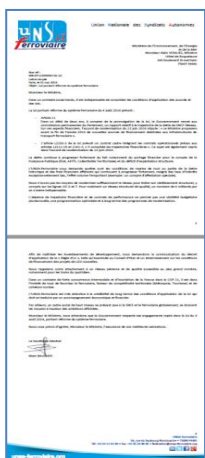
Paris, le 31 mai 2016

L'**UNSA-Ferroviaire** demande quelles sont les conditions de reprise de tout ou partie de la dette historique et des frais financiers afférents qui continuent à progresser fortement, malgré des taux d'intérêts exceptionnellement bas, l'effet volume l'emportant (exemple : un compte d'affectation spéciale).

L'**UNSA-Ferroviaire** considère que nous n'avons pas les moyens de moderniser suffisamment le réseau pour éviter son vieillissement structurel, y compris sur les lignes UIC 6 et 7.

Pour maintenir un réseau structurel de qualité, un montant de 4 milliards par an s'avère indispensable. L'absence de trajectoire financière et de contrats de performance ne permet pas une visibilité budgétaire pluriannuelle, une programmation optimisée et à long terme des programmes de modernisation.

Afin de maîtriser les investissements de développement, l'**UNSA-Ferroviaire** demande la communication du décret d'application de la « Règle d'or », telle qu'examinée au Conseil d'État et un éclaircissement sur les conditions de financement des projets de LGV nouvelles. L'**UNSA-Ferroviaire** rappelle son attachement à un réseau pérenne et de qualité accessible au plus grand nombre, notamment pour les trains du quotidien.



Dans un contexte de forte concurrence intermodale et d'inscription de la France dans la COP 21, il est dans l'intérêt de tous de favoriser le ferroviaire, facteur de compétitivité territoriale (Métropole, Tourisme) et de cohésion sociale.

L'UNSA-Ferroviaire est très attentive à la crédibilité de long terme des conditions d'application de la loi qui doit se traduire par un accompagnement économique et financier. Par ailleurs, un cadre social de haut niveau ne prévaut que si la SNCF et le ferroviaire globalement, se donnent les moyens à hauteur des ambitions affichées.

* Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

