

N° 90

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992-1993

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 décembre 1992.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

FAIT

*tendant à la création d'une **commission d'enquête** chargée d'examiner les conditions dans lesquelles la **S.N.C.F** remplit ses **missions de service public**, les **relations qu'elle entretient avec les collectivités locales** et son rôle en matière d'aménagement du territoire,*

PRÉSENTÉE

Par M. Hubert HAENEL,

Sénateur.

(Renvoyée à la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'évolution du réseau ferré, pour ce qui concerne tant les infrastructures que l'exploitation des lignes, la sécurité des transports et les services rendus aux usagers constitue un enjeu fondamental pour l'équilibre de notre territoire et son développement économique.

Or, aujourd'hui, ce sont bien les axes de cette évolution et les modalités de son financement qui appellent un examen approfondi.

Le financement de la S.N.C.F. est, en effet, toujours plus coûteux, alors qu'à certains égards, le service rendu se dégrade. En 1992, le montant des concours de l'État à la S.N.C.F. s'élèvera à 37,2 milliards de francs mais, en dépit de cet effort considérable, la situation financière de la société ne cesse de se dégrader en raison du poids toujours croissant de l'endettement qui fait peser des charges financières de plus en plus importantes sur les résultats des exercices. C'est ainsi qu'au 31 décembre 1991, l'encours total de la dette s'élevait à 119,99 milliards de francs, dont 83,846 milliards de francs à la charge de l'entreprise, l'État prenant directement en charge le reliquat sur un service annexe d'amortissement alimenté par le budget de l'État à hauteur de 4,14 milliards de francs en 1992.

La politique d'investissement s'articule autour de trois priorités : la modernisation du réseau dit classique (7,9 milliards de francs en 1992), la réalisation du réseau à grande vitesse dont le coût global approuvé en avril 1992 est évalué à 210 milliards de francs, et le renforcement de la sécurité. Les sommes sont considérables et, pour y faire face, la S.N.C.F. fait appel à des sources de financement extérieurs : l'État bien sûr, et de plus en plus les collectivités locales. Ainsi, pour les régions, la démarche dite de transport express régional (TER) s'est traduite par la négociation de conventions emportant une participation des régions à l'exploitation de ce réseau à hauteur de 62,91 millions de francs en 1992. Parallèlement, les régions sont de plus en plus sollicitées d'apporter leur concours au financement des infrastructures.

Le report des charges sur les collectivités locales est préoccupant et risqué, à terme, d'obérer les finances locales, alors même que le service rendu aux populations locales ne cesse de se dégrader : suppression de lignes, suppression de gares... tous ces maux sont connus et l'on peut dès

lors s'interroger sur la conception que la S.N.C.F. se fait de l'exécution de ses missions de service public.

Au-delà, les effets sur l'aménagement du territoire sont préoccupants. Certes, il est essentiel de construire de grands axes susceptibles de faciliter les liaisons interrégions mais faut-il pour autant accepter l'appauvrissement du réseau dit d'intérêt régional ? Telle paraît pourtant bien être l'orientation prise par la S.N.C.F. sauf à se défaire sur les collectivités locales.

La conjonction d'une situation financière difficile, d'une conception de plus en plus critiquable de l'exécution des missions de service public et l'appel croissant aux collectivités locales sans véritable politique d'aménagement du territoire me paraît constituer une situation préoccupante sur laquelle il est urgent de réfléchir.

En 1985, notre collègue Paul Masson présentait un rapport au nom de la commission de contrôle chargée d'examiner la gestion de la S.N.C.F. et les conditions de mise en place des comités d'établissement au sein de cette société nationale (1<sup>1</sup>). Principalement centré sur la situation financière de la S.N.C.F. et l'« enlisement » de sa situation sociale, ce rapport assignait trois objectifs de la S.N.C.F. : l'assainissement de sa situation financière, l'allégement de ses structures, l'amélioration de la concertation sociale en son sein. Ces conclusions nous paraissent devoir être complétées par une analyse des évolutions constatées depuis 1985, un réexamen du rôle de service public de la S.N.C.F. et de sa place dans l'aménagement du territoire, enfin une réflexion sur les contributions des collectivités locales.

Telles sont les raisons pour lesquelles il est nécessaire de créer une commission d'enquête parlementaire. Tel est le motif pour lequel nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir adopter la proposition de résolution suivante :

---

<sup>1</sup>- N°293 (1984-1985).

## **PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

### **Article unique.**

En application de l'article 11 du Règlement, il est créé une commission d'enquête de vingt et un membres chargée d'examiner :

1° l'évolution de la situation financière de la S.N.C.F. ;

2° les conditions dans lesquelles cette société remplit ses missions de service public et quelles doivent être ces missions ;

3° le rôle du réseau ferré dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ;

4° les modalités et les objectifs du concours financier des collectivités locales à l'exploitation et à l'amélioration du réseau ferré.