



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

*Le ministre délégué chargé des Transports,  
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le **14 OCT. 2013**

D13022908

Monsieur le Président,  
Madame, Messieurs les membres du bureau,

Par courrier du 10 juillet 2013, vous avez bien voulu appeler mon attention sur votre appréciation de l'activité de la SNCF et, plus généralement, sur les difficultés rencontrées par le secteur ferroviaire. Je vous en remercie.

La SNCF est une grande entreprise dont les activités, variées, s'effectuent dans des contextes propres à chacune : secteur commercial pour le TGV, secteur concurrentiel pour le transport international de voyageurs et le fret ferroviaire, secteur conventionné avec les pouvoirs publics pour les TER, TET et Transilien, activités bénéficiant à l'ensemble du secteur ferroviaire pour la gestion de l'infrastructure et des gares. Ainsi, même si les services TGV, TET, TER et Transilien transportent tous des voyageurs, chacune de ces activités répond à une logique particulière, ce qui rend difficiles les comparaisons, notamment en matière de service offert.

D'un point de vue financier, s'il est vrai que le résultat de la SNCF est positif, il est également indéniable que cette image globale masque des situations contrastées, par exemple entre l'activité de gestion des gares qui dégage des excédents d'exploitation et l'activité de fret ferroviaire qui peine à trouver son équilibre financier. Elle ne doit par ailleurs pas faire oublier la situation financière du système ferroviaire français, très préoccupante, avec une dette agrégée de plus de 40 Md€ qui s'accroît chaque année d'environ 1,5 à 2 Md€.

Dans ce contexte, le Gouvernement a décidé de réformer le système ferroviaire afin d'améliorer sa qualité et son efficacité. En créant un groupe public ferroviaire, au sein duquel la présence de l'État sera renforcée, il s'agit de moderniser le service public français afin de pouvoir répondre aux besoins des usagers et à l'aménagement du territoire. Cette réforme a également pour objectif de rétablir l'équilibre économique du système ferroviaire. La pérennisation de ce nouveau modèle ferroviaire français nécessitera de la part de l'ensemble des parties prenantes un effort partagé auquel l'État contribuera pleinement.

Dans le même temps, comme le Premier ministre l'a rappelé début juillet dans le plan « Investir pour la France », le Gouvernement a décidé de mettre l'accent sur la rénovation du réseau existant et l'amélioration de la qualité de service des « trains du quotidien ». Ce sont ces deux objectifs qui guident désormais l'action de l'État en matière de transport ferroviaire.

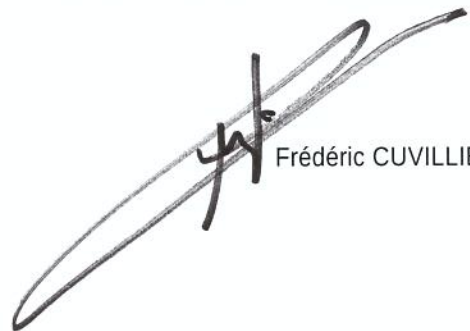
**Monsieur DELFOSSE**  
Président de la CNR  
72, rue de la République  
76800 SAINT ETIENNE DU ROUVRAY

Ainsi dans le cadre d'une politique générale du renouvellement du matériel roulant TET d'ici 2015, 510 M€ viennent d'être engagés afin de remplacer les locomotives thermiques obsolètes.

Par ailleurs, la convention relative au train d'équilibre du territoire vient d'être prolongée jusqu'au 31 décembre 2014 et cette convention porte également sur le Cévénol et l'Aubrac.

Enfin, conscient des difficultés rencontrées par le fret ferroviaire, je vous informe que la conférence périodique sur le fret ferroviaire qui s'est réunie le 18 septembre dernier pour la première fois, a précisément pour but d'identifier et de mettre en œuvre, en concertation avec l'ensemble des acteurs professionnels du secteur et grâce à un dialogue suivi et continu, des actions concrètes et opérationnelles destinées à lever les freins au développement du fret ferroviaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Madame, Messieurs les membres du bureau, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Frédéric CUVILLIER