ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports

Question écrite n° 116704

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Un récent rapport parlementaire souligne, d'une part, une dépense totale qui résulterait de la réalisation intégrale du schéma excédant de très loin les moyens de financement actuellement mobilisés et, d'autre part, une absence de prioritarisation des choix à opérer. Ce même rapport note que l'autofinancement des investissements des lignes à grande vitesse est limité. Ainsi pour la ligne nouvelle vers la Bretagne, les recettes provenant des seuls péages seraient de 43 % du montant de l'investissement et encore celles-ci pourraient être surestimées ce qui aurait d'importantes conséquences pour l'endettement de Réseau ferré de France (RFF) établissement public. Le même rapport note enfin que l'appoint des fonds privés *via* par exemple de partenariats public privé est important. Néanmoins, cet apport est encadré : part limitée de la dette ; garanties publiques ; engagement du concédant à la garantie. Le partenaire privé construit puis perçoit un loyer de la part de RFF. Le risque commercial est donc porté par RFF. L'absence d'équilibre commercial pourrait d'ailleurs amener RFF à faire supporter à la SNCF exploitant le TGV une partie du déficit *via* notamment une augmentation des péages, ce qui se traduirait pour une croissance des prix des billets supportés par les usagers. RFF et le groupe de BTP français Eiffage ont signé, fin juillet 2011, le contrat de partenariat pour la réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) vers la Bretagne contournant le Mans. Elle souhaite connaître les conditions posées à l'apport du partenaire privé : montant initial de l'apport, loyer moyen payé par RFF, hypothèses de fréquentation pour assurer l'équilibre financier du montage, risque maximal supporté par le partenaire, garanties apportées par RFF pour limiter les risques supportés par ce dernier. Elle lui demande quel est le montant maximal du risque que le partenaire privé pourrait au final supporter et le montant maximal de bénéfice espéré par celui-ci. Elle souhaite savoir comment le principe de spécialité de l'établissement public qu'est RFF (déterminé par sa mission) est assuré alors même que l'apport de garanties financières au montage paraît contrevenir à celui-ci.

Données clés

Auteur : Mme Marietta Karamanli
Circonscription : Sarthe (2e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 116704
Rubrique : Transports
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 16 août 2011, page 8714
Question retirée le : 19 juin 2012 (Fin de mandat)