

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 novembre 2009

LOI DE FINANCES POUR 2010 - (n° 1946)
(Seconde partie)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II - 223

présenté par
M. Mariton-----
ARTICLE 35**État B****Mission "Écologie, développement et aménagement durables"**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	40 000 000	0
Sécurité et circulation routières	0	0
Sécurité et affaires maritimes	0	0
Météorologie	0	0
Urbanisme, paysages, eau et biodiversité	0	0
Information géographique et cartographique	0	0
Prévention des risques	0	0
<i>Dont titre 2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Énergie et après-mines	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer	0	40 000 000
<i>Dont titre 2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
TOTAUX	40 000 000	40 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement entend renforcer la solvabilité de Réseau ferré de France dans la perspective de la garantie de 800 millions d'euros qu'apporte l'établissement public à SEA.

En effet, il prévoit d'augmenter la subvention versée à RFF par le biais de l'AFITF. Le montant prévu est de 40 millions d'euros soit 5% du montant de la garantie de RFF. Il a donc pour objet d'augmenter les crédits du programme n°203 Infrastructures et services de transport – action 10 Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires – et de baisser à concurrence les crédits alloués au programme n°217 Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer – action n°3 Politique et programmation de l'immobilier et des moyens de fonctionnement et action n°8 Personnels oeuvrant pour les politiques du programme n°203.

Au-delà des systèmes de garanties mis en place par l'État – sur une part des crédits bancaires et des prêts de la BEI, RFF est directement partie au montage de prêts des fonds d'épargne.

Ceux-ci procurent une ressource importante en trésorerie sur des durées longues pour les projets. Leur mise en œuvre est strictement encadrée, notamment sur les points suivants :

- ils doivent bénéficier de garanties publiques ou de mécanismes équivalents à une telle garantie,

- l'Etat a décidé qu'il reviendrait à l'autorité concédante, et donc à RFF pour SEA de mettre en place ces garanties.

Pour SEA, le concessionnaire étant rémunéré par des revenus futurs de péages et non par des redevances, une garantie formelle doit être mise en place. RFF en a fait valider le principe à son conseil d'administration de juillet 2009.

Le Rapporteur spécial met en garde contre une atteinte au principe de spécialité des établissements publics et demande, si cette pratique devait être renouvelée, une modification de la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public : « Réseau ferré de France ». De plus, cette garantie risque de générer un conflit d'intérêt entre le concédant – RFF – et le garant – RFF également.