

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 septembre 2016

LIAISON PARIS - CHARLES DE GAULLE - (N° 4041)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 8

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:**

Après le premier alinéa du I de l'article L. 2111-3 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le 2° de l'article L. 2111-10-1 n'est pas applicable à la participation de SNCF Réseau au financement de la société mentionnée à l'alinéa précédent. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Comme prévu par la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, le gouvernement a pris par ordonnance n°2016-157 du 18 février 2016, les dispositions permettant la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Ces dispositions prévoient que soit créée une société de projet détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroport de Paris ayant pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure.

Or, l'article L. 2111-10-1 du code des transports fixe les principes selon lesquels les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies ; l'article encadre ce faisant la capacité pour SNCF Réseau d'investir dans des projets de développement. En l'absence de dispositions plus précises, la participation souhaitée de SNCF Réseau à la société de projet propre à la liaison Charles-de-Gaulle Express pourrait apparaître en contradiction avec l'application des principes prévus à l'article L. 2111-10-1. L'amendement a donc pour objet de garantir la participation financière effective de SNCF-Réseau à la société de projet,

Il est ainsi utile de préciser plusieurs éléments propres à la liaison CDG Express.

En premier lieu, l'infrastructure du CDG Express prend principalement place sur le réseau actuel (24 km de sections existantes sur 32 km du projet). Environ 1 milliard d'euros (soit deux tiers du coût du projet) sera investi sur les emprises ferroviaires existantes. Ces investissements permettront d'améliorer les performances, la robustesse et la résilience des voies existantes. On peut citer à titre d'exemple le relèvement de vitesse de pointe de 120 à 140 km/h sur la section la Plaine – Aulnay-sous-Bois, les installations de retournement pour le RER B, le changement des tabliers des ponts de la Porte de la Chapelle, la régénération anticipée d'appareils de voie, la création d'une fonction nouvelle de liaison entre les voies de la gare du Nord et la gare de l'Est.

En deuxième lieu, selon les principes prévus par l'ordonnance et le plan de financement du projet aujourd'hui à l'étude, la participation de SNCF Réseau à la société de projet CDG Express se fera sous la forme de fonds propres. C'est cette société de projet qui sera chargée du financement de l'infrastructure et qui devra mettre en place une structure de « financement de projet » faisant appel à des emprunts auprès d'établissements financiers. En l'espèce, l'apport en fonds propres de SNCF Réseau devrait être réduit, de l'ordre de 100 à 300 M€, sur un coût de projet estimé à 1,4 Mds€HT (aux conditions économiques de 2014). Les risques pris par SNCF Réseau sont dès lors très réduits et diffèrent très fortement des risques que l'EPIC aurait à assumer en cas d'investissements réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage directe. Cela est d'autant plus vrai que SNCF Réseau ne possèdera qu'une fraction du capital qui sera partagé, selon l'ordonnance, avec Aéroport de Paris et ouvert potentiellement à des tiers financeurs. En outre, la présence d'actionnaires tiers, extérieurs au monde ferroviaire et attentifs à la défense de leurs intérêts propres comme à ceux de la société de projet, ainsi que l'implication d'établissements financiers garantit un plan de financement robuste.