

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Adopté

AMENDEMENT**N ° CD491**

présenté par
M. Savary, rapporteur

ARTICLE 2

Substituer à l'alinéa 23, les quatre alinéas suivants :

« Le décret prévu à l'article L.2111-15 établit les règles de financement des investissements de SNCF Réseau en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

« - Les investissements de régénération, de maintenance et d'entretien du réseau ferré national doivent être recouverts au coût complet tel que défini par l'alinéa précédent, les subventions publiques assurant, le cas échéant, un taux de rentabilité interne à SNCF Réseau ;

« - Les investissements de développement du réseau ferré national doivent être appréciés en regard d'un ratio rapportant l'endettement supplémentaire qu'ils nécessitent de la part de SNCF Réseau, à la marge opérationnelle consolidée de l'ensemble des opérateurs ;

« - Les investissements de développement susceptibles d'aggraver l'endettement de SNCF Réseau ou d'exposer les entreprises ferroviaires à des risques économiques significatifs eu égard à l'augmentation consécutive des péages, sont financés par l'Etat et les collectivités territoriales qui les demandent. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose l'instauration par décret d'une clause prudentielle qui précise les modalités de financement des investissements effectués par SNCF Réseau, de sorte à le préserver de tout endettement qui dégraderait significativement sa situation financière, déjà fragile - les projections, toutes choses égales par ailleurs, indiquant que l'endettement de SNCF Réseau sera de 60 milliards en 2025.

Dans le but de maîtriser la dette de SNCF Réseau, la "règle d'or" proposée distingue :

- D'une part, les investissements de régénération, de maintenance et d'entretien du réseau ferré national qui doivent être recouverts au coût complet. Les concours publics assurent le cas échéant, un taux de rentabilité interne à SNCF Réseau.

- D'autre part, les investissements de développement du réseau ferré national qui doivent être appréciés en regard d'un ratio rapportant l'endettement supplémentaire qu'ils nécessitent de la part

de SNCF Réseau, à la marge opérationnelle consolidée de l'ensemble des opérateurs. La démarche de maîtrise de la dette du gestionnaire d'infrastructure unifié n'a effet de sens que si elle s'inscrit dans l'évolution globale de la situation financière du système ferroviaire national. Il est ainsi proposé que les investissements de développement seront financés par l'Etat et les collectivités territoriales qui les demandent, s'ils sont susceptibles d'aggraver l'endettement de SNCF Réseau ou d'exposer les entreprises ferroviaires à des risques économiques significatifs (en raison à l'augmentation consécutive des péages).