

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 66

présenté par

M. Ruffin, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens,
M. Ratenon, Mme Ressiguiet, Mme Rubin et Mme Taurine

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2 QUATER, insérer l'article suivant:**

Le transport ferroviaire, ses infrastructures et ses services sont exclus du champ d'application des contrats de concession tels qu'ils sont définis par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il y a environ un an, le 28 février 2017, était inaugurée la LGV Tours-Bordeaux, première ligne ferroviaire sous concession privée. Un investissement de 9 milliards (dont 7,8 milliards pour la LGV et 1,2 milliards pour les aménagements) dont le partenaire privé (Lisea, filiale de Vinci), n'a financé qu'une partie. Le reste étant à charge de l'État et de la SNCF.

Ainsi, Lisea-Vinci, concessionnaire, qui a contribué pour un tiers à l'investissement, va encaisser la totalité des recettes (sous forme de péages payés par la SNCF) pendant 44 ans. La SNCF, par contre, bien que contribuant au financement pour 26 %, voit non seulement disparaître toute recette sur ce tronçon mais subira en plus des pertes supérieures à 100 millions € par an. Chaque TGV circulant sur cette ligne creuse un peu plus le déficit de la SNCF, plombant sa capacité à investir et entretenir le réseau existant. Mais le contrat enrichira les actionnaires de Lisea pendant presque un demi-siècle. La rémunération annoncée des apports d'actionnaires est de 14 % !

Nous nous insurgons contre ces méthodes qui sont de véritables "bombes à retardement budgétaire". Les partenariats publics-privés ferroviaires doivent être abandonnés au profit du maintien d'un service public digne de ce nom, financé et géré par l'État.