



## 14ème législature

|  |  |   |
|--|--|---|
| <b>Question N° :</b><br><b>68445</b>   | De <b>M. Dominique Dord</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Savoie ) | <b>Question écrite</b>  |
| <b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche  |  | <b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche              |
| <b>Rubrique</b> > transports ferroviaires  | <b>Tête d'analyse</b> > LGV  | <b>Analyse</b> > rentabilité. Cour des comptes. rapport. conclusions. |
| Question publiée au JO le : <b>04/11/2014</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>03/03/2015</b> page : <b>1545</b> |  |   |

### Texte de la question

M. Dominique Dord attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le rapport sur la grande vitesse ferroviaire rendu public par la Cour des comptes le 23 octobre 2014, aux termes duquel la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité. Il souhaite connaître la suite qu'entend réserver le Gouvernement à la proposition visant à veiller à ce que la définition des futurs ratios d'endettement du gestionnaire d'infrastructure conduise effectivement à ne pas financer des projets non rentables.

### Texte de la réponse

L'article L. 2111-10-1 du code des transports, créé par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, prévoit que les investissements de développement du réseau ferré national, dont les nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire, sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement, afin que le réseau profite à l'ensemble des territoires et des acteurs économiques dans des conditions financières soutenables. En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés. Le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques prévoit, en son article 51, de définir ces ratios pour permettre l'entrée en vigueur de cette règle d'investissements pour les projets de développement, en vue de garantir la soutenabilité et la pérennité du modèle ferroviaire français. Le ratio retenu est celui du rapport entre la dette nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau, qui est à la fois le plus simple et le plus pertinent pour mesurer la capacité de l'établissement à s'endetter. Le mode de calcul des éléments de ce ratio et son niveau plafond seront définis par décret.