

Rapport Mariton dans son intégralité <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i3450.asp>

Résumé du rapport déposé le 18/05/2011 à l'Assemblée Nationale par la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire relatif au schéma national d'infrastructures de transport.

Présenté par Hervé Mariton député

1. (page5) Introduction

Un système de transport performant est un outil essentiel :

Amélioration de la compétitivité d'une économie

Assurer le bien-être des habitants

Participer à l'effort engagé pour lutter contre le changement climatique.

C'est en prenant en compte ces trois dimensions du développement durable – économique, sociale et environnementale – que la **loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle** prévoit en ses articles 16 et 17 la réalisation d'un **schéma national des infrastructures de transport (SNIT)**

Page 6

Un schéma organisé en trois axes

- **optimiser le système de transport existant :**

- **améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires**

- **améliorer les performances énergétiques du système de transport**

et réduire l’empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport

Page 7

La dépense totale qui résulterait de la réalisation intégrale du schéma **excède de très loin les moyens de financement**

actuellement mobilisés au regard de la **situation très contrainte des finances publiques** et de la dynamique décroissance actuelle.

Le présent rapport constate donc **la fragilité financière du schéma** et regrette **la part trop grande faite à la création d'infrastructures nouvelles au détriment de la régénération de l'existant** .

Page 7

1. L'évaluation montre que le contenu du schéma tel qu'il est aujourd'hui défini représente dans son ensemble, hors projet « Grand Paris », un effort, mesuré sur 25 ans, d'au moins **260 milliards d'euros**

dont

166 milliards d'euros de développement

. Près de 86 milliards d'euros (32,8 %) seraient à la charge de l'État et 97 milliards d'euros (37,2 %) à la charge des collectivités territoriales, le reliquat, soit 30 %, étant pris en charge par les partenaires : gestionnaires d'infrastructures, concessionnaires, partenaires privés.

Page 8

Les **investissements ferroviaires** s'élèvent à 145 milliards d'euros, soit **55,6 %, des dépenses totales**

vues dans le SNIT.

103 milliards d'euros

seront consacrés aux investissements de développement ferroviaire

soit 62,2 % des investissements concernant le domaine du fer et 39,5 % des investissements totaux.

pré

Page 9

Les expériences passées, tant sur le plan international que dans notre pays, révèlent une tendance générale à surestimer les bénéfices d'un projet pour les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures, du fait de prévisions de trafic trop optimistes.

Seule une part mineure de ce coût de 103 milliards d'euros pourra provenir des recettes d'exploitation. (Tours –Bordeaux 55%, Bordeaux-Toulouse 35%)

D'où la nécessité de mobiliser des fonds publics

Page 10

La **surestimation du trafic** est lourde de conséquences. Elle conduit l'État à surestimer la rentabilité socio-économique d'un projet et donc les subventions apparentes

ex ante

. De plus,

**des hypothèses trop élevées amènent RFF à
accepter le financement d'un projet qui peut s'avérer porteur de déficit
chronique**

ex post

et donc être contraire au statut de l'établissement public

.

Le risque d'une aggravation de l'endettement de RFF s'en trouve accru.

LA DETTE DITE « DE L'ARTICLE 4 » DE RÉSEAU FERRÉ DE France

L'article 4 du décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France détaille le processus d'investissement de RFF.

Réseau ferré de France élabore chaque année son programme d'investissement, qui peut

comporter un volet pluriannuel, et qui est assorti d'un plan de financement.

Les projets d'investissement inscrits à son programme à la demande de l'État, d'une collectivité territoriale ou d'un organisme public local ou national, **ne peuvent être acceptés par RFF qu'à la condition que les demandeurs contribuent à leur financement par un concours financier** « propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement ».

Page 12

Dans ce contexte, ni l'État, ni les collectivités territoriales – faisant par ailleurs, face

à un besoin grandissant de financement de dépenses sociales dynamiques – ne seront en mesure de financer les grands projets de développement ferroviaire.

Page 13

Le Rapporteur spécial rappelle que le projet Sud Europe Atlantique est celui qui a le plus fort taux de couverture des investissements par les recettes de péage et qu'au vu des difficultés – juridiques et financières – rencontrées, la réalisation des autres lignes risque de n'être finançable ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contraintes.

???????? ???? ??? ?????? ?????????, ? ?????? ?????????? ???? ??? ??????? ?????????.

????? ??? ????????? ?????, " [????????? ?????? ??????? ??? ?????????](#) "? ?????????????? ????? ? ?????? ?? ?????? ??????, ?????????? ?????????, ?????????????? ?? ?????? ?????????? ?????????, ? ?????????? ??? ?????????????.

? ??????? ?????????? ??????, ? ??????? ? ? ???????, ?????? ???.

?? ????????? ? ? ?????? ? ??????? ?????????????? ? ? ????? ?????????, ? ??? ?????????????
????????? ? ?????????? ? ????????????? ????????, ? ????? ????????? ?????????????????? ? ?
???????? ?????? ? ?????? ????????????? ??????

???? ? ? ????????????????? ??????? ?????????? ????? ? ? ???-??, ? ? ???? ? ? ?????, ???? ? ? ?
???? ???-????? ?????????? ???.

????????? ????????????????? ?????? ?????????? ??????????, ?????? ? ? ???? ????????? ? ?
????????? ????????????? ???????.

```
document.getElementById("J#1368172785bl388d7e8e").style.display = "none";
```

????????? ???? ?????? ??????? ???? ??????, ????????? ?????????? ??????? ? ??????????
???????? ?????????.

??? ????, "[?????? ??????? ???????](#) "?????? ????, ? ? ??????? ?????? ??? ?????????
????????? ? ? ?????? ? ? ????????? ? ?????????.

?????? ?????? "[???????? ?????????? ?????? ??????](#) "?? ?????? ???? ? ? ????
????????.

?? ?????? ??? ????????????? ? ?????????? ???, ???? ?????? ?????? ??-????????.

? ??? ?????? ? ? ?????????? ??????? ?????????.

???????????? ?????????????? ? ? ?????????????? ????? ?????? ?????????, ??? ?????????????? ?????????
????????????????? ?????????????? ??????????

document.getElementById("J#1368833870bl2d777eef").style.display = "none";

????? ??? ????????, " [????????? ???? ????????](#) "; ?? ??? ??????? " [?????????](#)
[?????? ???? ????????????](#)
"????? ??????????????.

?? ?????????? ? ?? ?????, ? " [????????? ???? ?????????????????????](#) ";?? ??????????,
???????? " [?????????](#)
[?????? ?????? ???????????????](#)
"?????? ??????.

???????? ??? ?????? ??????? ? ? " [????? 2 ??????????](#) "?????.

????? ?????????? ?????? ?????????????? " [????????? ?????????????? ?????????????? ??????????](#) "??????
? ??? ?????? "
[?????????????? ??????????? ??????? ??????????](#)
"????? ?? ??????????? ??? ??????????????? ??? ???????.

? " [????????? ?????????? ?????????????? ??????????](#) "?????????, ? ?? ?????? ??? " [??????](#)
[?? ?????? ?????? ??????????](#)
"?????????.

??? ???, ? ?????????? " [????????? ?????? ?????????????????? ??????????](#) ";? ??????, ???????,
?? ?? ??????.

document.getElementById("J#1371886743JZBPe1H3H360e29a98").style.display = "none";