

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>37659</b>	De <b>M. Jérôme Lambert</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Charente )	<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> >TGV	<b>Analyse</b> > lignes Sud-Europe-Atlantique et Bretagne-Pays-de-Loire. coût. communes riveraines.
Question publiée au JO le : <b>17/09/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>24/12/2013</b> page : <b>13523</b>		

### Texte de la question

M. Jérôme Lambert attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les revendications des communes concernées par les travaux de construction des lignes à grande vitesse (LGV) Sud-Europe-Atlantique (SEA) et Bretagne-Pays-de-Loire (BPL). En effet, si un fonds de solidarité (FST) a bien été instauré, les 185 communes impactées demandent également qu'une redevance pérenne soit mise en oeuvre. Les collectivités souhaiteraient ainsi que, comme cela est déjà le cas pour les infrastructures autoroutières, des recettes compensatrices leurs soient attribuées. Elles s'inquiètent, par ailleurs, des conditions des contrats de concession passés entre l'État et les concessionnaires privés, et regrettent, notamment, que ne soit pas évoquée la possibilité d'une fiscalité nouvelle pour ces groupes. Par ailleurs, les communes estiment ne pas avoir à prendre en charge l'entretien des ouvrages d'art qui seront édifiés dans le cadre des travaux des LGV. Les collectivités sont aujourd'hui, pour la plupart, dans une situation financière extrêmement contrainte ; les charges supplémentaires que leur impose le chantier des lignes à grande vitesse les placent donc dans une position particulièrement délicate. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser de quelle manière le Gouvernement pourrait venir en aide aux communes touchées par les travaux de construction des LGV SEA et BPL.

### Texte de la réponse

Les lignes à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire représentent des montants d'investissements considérables, de l'ordre de 8,0 Md€ pour la première et de 3,3 Md€ pour la seconde. Leur réalisation constitue une réelle opportunité compte tenu des importantes retombées économiques et sociales directes et indirectes générées pendant la durée du chantier, jusqu'à la fin de l'année 2016. Ainsi, la réalisation de ces projets s'accompagnera durant la phase des travaux d'une augmentation des recettes fiscales par l'intermédiaire des taxes locales. Par ailleurs, les conventions de financement de ces opérations prévoient effectivement la mise en place d'un fonds de solidarité territoriale pour un montant de 30 M€ pour la LGV Sud-Europe-Atlantique et de 14 M€ pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Destiné à accompagner les territoires traversés, ce dispositif permet de financer des actions d'amélioration de l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure, au-delà des obligations réglementaires qui s'imposent au maître d'ouvrage de la ligne nouvelle, ou des actions visant à mettre en valeur les territoires traversés, notamment en favorisant leur développement économique, social et culturel. Ce dispositif est pris en charge intégralement par les cofinanceurs publics - État et collectivités territoriales -, ce qui constitue un effort important compte tenu des contraintes pesant actuellement sur les finances publiques. Il revêt un caractère innovant, puisque les communes concernées par ces deux lignes nouvelles sont les premières à bénéficier

d'un tel fonds. Les communes ont d'ores et déjà été invitées à transmettre leurs dossiers de demande de subvention auprès des services de l'État. Compte tenu des dispositions des contrats de partenariat public-privé conclus en 2011 et 2012, les conséquences financières de la mise en place d'une nouvelle redevance annuelle pérenne ou de toute autre mesure fiscale additionnelle seraient reportées en premier lieu sur les cofinanceurs publics. Dans ces conditions, le Gouvernement n'envisage pas d'approfondir cette voie, compte tenu des efforts déjà réalisés au profit des territoires concernés. S'agissant de la prise en charge financière des ouvrages de rétablissement de voies réalisés dans le cadre des travaux des LGV, la prise en compte de la situation des collectivités concernées a conduit l'État et le Réseau ferré de France (RFF) à prévoir un dispositif dérogatoire par rapport au droit commun, reposant sur le principe jurisprudentiel de la domanialité des ouvrages d'art, qui veut que la propriété de l'ouvrage revient au propriétaire de la voie qu'il porte. En effet, en vertu des contrats signés, il appartient au partenaire privé en charge de la réalisation des travaux, d'établir des conventions, en accord avec les propriétaires et gestionnaires concernés, portant sur la réalisation de ces rétablissements, les modalités de remise de l'ouvrage et de l'ouverture de la voie à la circulation, et les conditions relatives à l'entretien futur, notamment la répartition des responsabilités et des charges financières afférentes.