

14ème législature

Question N° : 53142	De M. Didier Quentin (Union pour un Mouvement Populaire - Charente-Maritime)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > LGV	Analyse > communes. préjudices. indemnisation.
Question publiée au JO le : 01/04/2014 Réponse publiée au JO le : 29/07/2014 page : 6539 Date de changement d'attribution : 10/04/2014		

Texte de la question

M. Didier Quentin appelle 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 la compensation des dévalorisations à long terme des patrimoines privés et collectifs des communes impactées par la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe-Atlantique. À ce stade, seule a été mise en œuvre sous la forme du Fonds de solidarité territoriale (FST) une compensation pour les nuisances et les dégâts de toutes natures causés durant les travaux de construction d'une durée de cinq ans. Beaucoup d'élus locaux estiment qu'il ne s'agit pas d'une compensation, mais de l'ouverture d'un droit à subvention sur projet. Celui-ci est de plus plafonné à 80 %. Autrement dit, la collectivité doit trouver 40 % du montant du projet, dont 20 % de TVA remboursable après deux ans. Or nombre de petites ou moyennes communes rurales ne pourront accéder à un tel dispositif. En outre, la domanialité et l'entretien des ouvrages d'art semblent être source de nombreux contentieux entre les concessionnaires et les communes, pour l'établissement des conventions de rétablissement des voiries. S'agissant d'une redevance pérenne, les maires attendent toujours la position du Gouvernement à ce sujet. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'il entend prendre, afin que les collectivités concernées et leurs habitants aient une juste compensation.

Texte de la réponse

Le secrétaire d'État, chargé des transports, de la mer et de la pêche est particulièrement sensible à ce que les grands projets d'infrastructure de transport, notamment celui de la ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique (LGV SEA) qui participe à la transition écologique et énergétique en renforçant l'attractivité d'un mode de déplacement moderne et durable, soient par ailleurs exemplaires en termes d'insertion territoriale. Si d'inévitables gênes peuvent résulter de ces chantiers, l'effort de certains au bénéfice de tous doit être juste pour être supportable. C'est pourquoi, il est demandé de réduire les nuisances tant aux opérateurs publics comme RFF, que privés, s'agissant de Lisea, concessionnaire de la ligne ferroviaire Tours - Bordeaux. Ce projet induira encore d'importantes retombées économiques et sociales directes et indirectes pendant la durée du chantier notamment. Ainsi, la réalisation de ce projet s'accompagnera, durant la phase des travaux, d'une augmentation des recettes fiscales par l'intermédiaire des taxes locales. En outre, la convention de financement de cette opération prévoit la mise en place d'un fonds de solidarité territoriale (FST), pour un montant de 30 millions d'euros. Destiné à accompagner les territoires traversés, ce dispositif permet de financer des actions pérennes 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. Par ailleurs, l'opérateur privé est tenu de veiller au maintien en parfait état des voiries locales utilisées pour les accès au chantier et de remédier aux éventuels désordres constatés qui pourraient être générés par les entreprises de travaux. Compte tenu des dispositions du contrat de concession conclu en 2011, les conséquences financières de la mise en place d'une nouvelle redevance pérenne annuelle 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 Réseau Ferré de France (RFF) à prévoir un dispositif dérogatoire par rapport au droit commun : en vertu du contrat signé, 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. En particulier, ce contrat prévoit que, sauf accord contraire, le concessionnaire assure à ses frais et risques la maintenance, y compris le renouvellement, de la partie des ouvrages surplombant la ligne et notamment de l'ensemble des éléments concourant à la pérennité de la structure. Au-delà, le Gouvernement se félicite de l'adoption définitive, le 23 juin 2014, de la proposition de loi, visant à trouver un nouvel équilibre dans la répartition des responsabilités et des charges afférentes aux ouvrages de rétablissement réalisés dans le cadre d'une nouvelle infrastructure.