

14ème législature

Question N° : 68436	De M. Georges Ginesta (Union pour un Mouvement Populaire - Var)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > LGV	Analyse > rentabilité. Cour des comptes. rapport. conclusions.
Question publiée au JO le : 04/11/2014 Réponse publiée au JO le : 21/07/2015 page : 5623		

Texte de la question

M. Georges Ginesta 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 récent rapport que la Cour des comptes a consacré au transport ferroviaire à grande vitesse (TGV) en France. À cette occasion, elle suggère de ne décider du lancement des études préliminaires qu'après la définition d'un véritable plan d'affaires pour la ligne, associant le gestionnaire d'infrastructures et le ou les opérateurs ferroviaires ; mais aussi après la prise en compte par une décision interministérielle formelle des perspectives de financement du projet d'infrastructure et la répartition entre les acteurs (État, RFF et éventuellement collectivités territoriales). C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer les suites qu'il entend donner à cette recommandation de la Cour des comptes.

Texte de la réponse

Les grandes étapes de l'élaboration d'un projet d'infrastructure de transport font l'objet de décisions ministérielles, prises à l'issue de phases de concertation permettant l'expression de l'ensemble des acteurs concernées : collectivités territoriales, citoyens, associations, etc. Ainsi, la décision de réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle intervient à l'issue d'un long processus encadré par la réglementation. La complexité qui s'attache à la définition d'un projet d'infrastructure linéaire nécessite des études particulièrement longues et coûteuses qui ont pour finalité de déterminer progressivement les caractéristiques et le coût de l'ouvrage mais également les évolutions de service associé et l'équilibre financier obtenus pour chaque acteur avant de prendre une décision quant à leur réalisation. Dès lors, la recommandation de la Cour des comptes de « ne décider du lancement des études préliminaires qu'après la définition d'un plan d'affaires [...] et la prise en compte par une décision interministérielle formelle des perspectives de financement du projet d'infrastructure et la répartition entre les acteurs » doit être comprise comme un élément dimensionnant pour un projet d'infrastructure ferroviaire linéaire, dès lors que les caractéristiques et les fonctionnalités du projet ont été déterminées. Il apparaît ainsi difficile de présenter, au stade du débat public, une infrastructure avec un coût stabilisé alors que, à cette étape, les études visent avant tout à définir les objectifs principaux et fonctionnalités du projet, dont le coût ne peut être, à ce stade, qu'un ordre de grandeur. Le débat public a précisément pour vocation d'éclairer sur l'opportunité de poursuivre les études du projet, en concertation avec le public et les acteurs locaux, afin de préciser les fonctionnalités de l'infrastructure et ses caractéristiques. Toutefois, de premières approches d'un bilan économique doivent être apportées. Au cours des études plus détaillées, le bilan économique doit être précisé, et le plan de financement élaboré. Celui-ci doit désormais tenir compte des nouvelles dispositions législatives créées par la loi 2014-872 du 4 août 2014, portant réforme ferroviaire. En effet, le Parlement a instauré, sur proposition du Gouvernement, une règle de maîtrise des investissements de développement du réseau ferré national visant à garantir une répartition



durable et soutenable du financement pour le système ferroviaire.