



14ème législature

Question N° : 70585	De M. Jean-Pierre Giran (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 : 02/12/2014 Réponse publiée au JO le : 07/04/2015 page : 2728		

Texte de la question

M. Jean-Pierre Giran 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'infrastructure 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 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. Seules la finalisation des études d'avant-projet et la déclaration d'utilité publique permettent de définir un coût d'objectif du projet. À l'issue des études détaillées, la signature de la convention de financement de la réalisation de l'infrastructure qui engage juridiquement les parties, permet de décider du lancement de l'opération et en constitue, en tout état de cause, un préalable indispensable. Assurément, il est nécessaire de tirer des enseignements de certaines situations mises en évidence par la Cour des comptes. Il s'agit notamment de concevoir des cadres de négociation pour le financement de grandes infrastructures, au-delà des



seules lignes à grande vitesse, avec un nombre restreint de financeurs potentiels, directement concernés par le projet et disposant des ressources budgétaires suffisantes compte tenu des financements publics nécessaires.