ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Bretagne pays de Loire

Question écrite n° 25581

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le projet de nouvelle ligne grande vitesse de Paris vers la Bretagne et les Pays de la Loire contournant Le Mans et sans arrêt sur le département de la Sarthe. L'utilité publique en a été déclarée en 2007. Dans un récent rapport thématique consacré au réseau ferroviaire français, la Cour des comptes note que le programme arrêté en 2003 prévoyant la réalisation de 2 000 kilomètres de nouvelles lignes à grande vitesse dont la ligne Bretagne-Pays de la Loire ne faisait à la fin de l'année passé l'objet d'aucune indication quant à son financement. La Cour relève que le coût de l'ensemble du programme pourrait s'élever, en l'état, à 38 milliards d'euros. Par ailleurs, la haute juridiction mentionne que le calcul du bénéfice socio-économique c'est à dire l'évaluation comparée des avantages et des coûts monétaires et non monétaires (gain de temps, dommages environnementaux) des lignes, actuellement en cours de réalisation ou en projet, devrait être corrigé pour tenir compte d'une sous-évaluation initiale des dépenses et d'une surestimation du trafic et des ressources. Selon elle, si la balance de ces projets devait être corrigée, elle serait fortement négative. Elle lui demande donc de bien vouloir lui indiquer si l'État entend préciser les financements de ces lignes dont la possible ligne vers la Bretagne, tenir compte de l'appréciation selon laquelle le bilan socio-économique une fois revu serait certainement négatif et enfin proposer une alternative au projet actuel avec un nouveau train très rapide pouvant circuler du Mans vers la Bretagne sans contourner Le Mans et sans mise en cause inutile des communes et de l'environnement aujourd'hui mis à mal par ledit projet.

Texte de la réponse

Le financement des nouvelles lignes à grande vitesse repose sur le principe d'une répartition à part égale des financements publics nécessaires à la réalisation du projet entre, d'une part, l'État et, d'autre part, l'ensemble des collectivités territoriales associées, déduction faite des contributions des gestionnaires d'infrastructures et de l'Union européenne. La réalisation d'un projet bénéficiant directement au transport de marchandises peut justifier une participation majorée de l'État. Le niveau de contribution des gestionnaires d'infrastructures dépend des caractéristiques intrinsèques de l'opération, et notamment de ses potentialités en termes de report modal, et doit donc être déterminé dans le cadre d'études spécifiques à chacun des projets. Concernant la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, l'État, Réseau ferré de France (RFF) et les régions Bretagne et Pays de la Loire ont signé, le 29 juillet 2008, un protocole d'intention actant le recours à un contrat de partenariat pour la réalisation de l'opération, définissant les principes structurants du financement du projet, notamment son niveau d'autofinancement envisageable. Le bilan socio-économique de ce projet a été présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ce bilan tient compte des avantages induits pour la puissance publique (État, régions, collectivités locales) et pour les tiers comprenant les usagers, les riverains ou encore l'ensemble de la population. Les scénarios envisagés dans l'évaluation socio-économique conduisent systématiquement à un taux de rentabilité socio-économique très supérieur à 4 % (valeurs comprises entre 6,7 et 11,1 %), valeur à partir de laquelle le projet génère des avantages pour la collectivité supérieurs à ses coûts d'après les recommandations du centre d'analyse stratégique. En outre, des tests de sensibilité ont été réalisés

pour évaluer l'impact sur le bilan socio-économique de la prise de risques en fonction d'un scénario optimiste et d'un scénario pessimiste. Parmi les principaux risques figurent l'évolution de la demande, c'est-à-dire le niveau de trafic de voyageurs attendu et le coût d'investissement. Le taux de rentabilité reste élevé, même dans le cadre du scénario pessimiste avec un taux de l'ordre de 6,7 %, hors prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics. Enfin, la possibilité de recourir à l'utilisation de matériel pendulaire a fait l'objet d'un examen préalable approfondi. Des études de faisabilité menées par la SNCF, ainsi qu'une analyse conduite par la région Bretagne à la fin de l'année 2007, ont permis de démontrer que cette alternative n'était pertinente ni du point de vue économique ni du point de vue technique. Cette décision conforte le choix de la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes.

Données clés

Auteur : Mme Marietta Karamanli
Circonscription : Sarthe (2e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 25581
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 17 juin 2008, page 5047
Réponse publiée le : 16 juin 2009, page 5953