



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

LGV

Question écrite n° 47672

Texte de la question

M. Jean-Jacques Urvoas attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les plans actuels de financement des lignes à grande vitesse. Il s'avère, selon l'association des régions de France (ARF), que sur les 53 milliards d'euros nécessaires à la réalisation de la première étape du Grenelle de l'environnement, seuls 44 % seraient aujourd'hui financés. Il paraît pourtant difficile d'accroître encore l'engagement des collectivités territoriales en la matière, d'autant que celles-ci financent d'ores et déjà entre le quart et le tiers du montant des projets LGV, et que les régions, prioritairement mises à contribution sur ce dossier, disposent de marges fiscales extrêmement faibles, un point d'augmentation représentant seulement pour elles un à deux millions d'euros de recettes supplémentaires. Il lui demande donc si l'État, dont ces projets relèvent de la compétence et qui s'inscrivent dans les engagements du Grenelle de l'environnement, serait prêt à envisager une augmentation de sa part dans le financement des LGV.

Texte de la réponse

La réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse génère des recettes de péages supplémentaires, intégralement mobilisées au service de son financement. La part d'investissement qui n'est pas autofinancée par les recettes de péages doit faire l'objet de subventions publiques réparties entre l'État, les collectivités locales et l'Union européenne. S'agissant des lignes dédiées au trafic de voyageurs, les collectivités locales, bénéficiant des projets, contribuent à parité avec l'État à cet effort financier. La réalisation d'un projet concernant directement le transport de marchandises peut justifier une participation majorée de l'État, comme par exemple le contournement de Nîmes et Montpellier ou la branche Bordeaux-Espagne de la LGV Sud-Europe-Atlantique. Ces principes sont suffisamment établis pour constituer un cadre pérenne au financement des grands projets ferroviaires. Compte tenu des montants en jeu, le recours aux partenariats public-privé (PPP) est une des clés du financement de l'ambitieux programme de développement du réseau décidé dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Indépendamment des performances intrinsèques de ce type de montage, en termes d'optimisation du partage des risques et de mobilisation des ressources du secteur privé, le recours aux PPP offre également la possibilité aux partenaires qui le souhaitent, de lisser leur charge financière sur une longue période, facilitant ainsi la soutenabilité budgétaire de ce programme. Enfin, s'agissant des grands projets concernés par le plan de relance de l'économie, le Gouvernement a prévu des instruments spécifiques permettant aux collectivités territoriales concernées de lisser leur charge financière sur une longue période à des conditions particulièrement avantageuses. Ainsi, à l'issue du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 2 février 2009, la Caisse des dépôts et consignations a réservé une enveloppe de 8 milliards d'euros sur les fonds d'épargne. Cette enveloppe est destinée à être prêtée aux collectivités locales et aux sociétés porteuses de projets, en complément des concours bancaires traditionnels, afin d'accélérer la réalisation des grandes opérations d'infrastructures. Des prêts seront ainsi accordés aux collectivités territoriales, au taux du livret A, auquel s'ajoutera une marge de 1 % et sur une durée examinée au cas par cas, pouvant aller jusqu'à 50 ans.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Urvoas](#)

Circonscription : Finistère (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47672

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 avril 2009, page 4009

Réponse publiée le : 30 juin 2009, page 6759