



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 55531

Texte de la question

Mme Geneviève Gaillard attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les deux ouvrages « d'intérêt public », la LGV-BPL et la LGV-SEA qui impactent 185 communes. Ces ouvrages modifient profondément l'environnement et conduisent à une dévalorisation durable du patrimoine privé et collectif des communes touchées. Par ailleurs, pendant la durée des travaux d'importantes nuisances (bruit, poussière, boue...) mais aussi une importante dégradation des voies communales et des allongements de parcours ont été supportés par les communes et leurs habitants. Les élus locaux demandent une compensation pour les préjudices subis en raison d'importantes nuisances pendant les travaux de construction d'une durée de cinq ans, la domanialité des ponts routes qui, après la mise en service, deviennent propriété des communes avec responsabilité de l'entretien de ces ouvrages, le budget de ces communes ne permettant pas de supporter cette nouvelle charge financière. C'est pourquoi les communes demandent qu'une redevance pérenne annuelle au kilomètre soit mise en place selon le même schéma applicable aux concessionnaires d'infrastructures routières. À ce jour, les communes ont obtenu concernant les nuisances occasionnées par les travaux, l'ouverture d'un droit à subvention sur projet sous la forme d'un fonds de solidarité territorial (FDT) plafonné à 80 %. Ce dispositif n'est pas satisfaisant. En effet, la collectivité doit trouver 40 % du montant du projet dont 20 % de TVA remboursable après deux ans ; de ce fait nombre de petites et moyennes communes rurales en sont exclues. Quant à la domanialité et l'entretien des ouvrages d'art, force est de constater que de nombreux conflits naissent entre les concessionnaires et les communes pour l'établissement des conventions de rétablissement de voiries. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer si elle envisage de prendre les mesures qui s'imposent afin que ces collectivités et leurs habitants aient une juste compensation et ne se sentent pas lésés par la construction d'ouvrages d'intérêt public.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, est particulièrement sensible à ce que les grands projets d'infrastructure de transport, notamment ceux comme les lignes à grande vitesse sud Europe Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire (LGV SEA / LGV BPL), soit par ailleurs exemplaire 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, et donc réduit autant que possible par les opérateurs, publics comme Réseau ferré de France (RFF), comme privés s'agissant de Lisea, concessionnaire de la ligne ferroviaire Tours - Bordeaux, et ERE, titulaire du contrat relatif à la ligne Le Mans - Rennes. Ces deux projets induiront d'importantes retombées économiques et sociales directes et indirectes pendant la durée du chantier notamment. Ainsi, la réalisation de ces projets s'accompagnera durant la phase des travaux d'une augmentation des recettes fiscales par l'intermédiaire des taxes locales. En outre, les conventions de financement de ces opérations prévoient la mise en place d'un fonds de solidarité territoriale (FST), pour un montant de 14 et 30 millions d'euros respectivement. 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. Par ailleurs, les opérateurs privés sont tenus de veiller au maintien en parfait état des voiries locales utilisées pour les accès au chantier et de remédier aux éventuels désordres constatés générés par les entreprises de travaux. 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 le RFF à prévoir un dispositif dérogatoire par rapport au droit commun : en vertu des contrats signés, 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, ces contrats prévoient que, sauf accord contraire et jusqu'à la remise, le partenaire privé 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.

Données clés

Auteur : [Mme Geneviève Gaillard](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (1^{re} circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 55531

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [13 mai 2014](#), page 3783

Réponse publiée au JO le : [26 août 2014](#), page 7181