



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 69466

Texte de la question

M. Philippe Meunier appelle 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 rapport de la Cour des comptes d'octobre 2014 sur « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». La Cour recommande notamment de « ne décider du lancement des études préliminaires qu'après : la définition d'un plan d'affaires pour la ligne, associant le gestionnaire d'infrastructure et le ou les opérateurs ferroviaires et 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, éventuellement collectivités territoriales) ». Il lui demande son sentiment sur cette recommandation.

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.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Meunier](#)

Circonscription : Rhône (13^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69466

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée au JO le : [18 novembre 2014](#), page 9629

Réponse publiée au JO le : [7 avril 2015](#), page 2728