



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

LGV

Question écrite n° 102064

Texte de la question

M. Philippe Plisson attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les compensations et indemnisations à destination des communes et territoires impactés par les projets de nouvelles lignes LGV. Les communes et territoires impactés par les nouvelles lignes LGV sont à forte majorité ruraux et, de fait, ne bénéficient pas de retours économiques directs. Par contre, ils subissent de plein fouet et de manière pérenne les préjudices environnementaux, les pertes d'attractivité et les pertes de recettes fiscales. De plus, le Fonds de solidarité territoriale tel qu'il a été défini par la circulaire du 27 septembre 2010 présente encore de nombreuses lacunes eu égard aux demandes des communes concernées et notamment sur les points suivants : le Fonds de solidarité territoriale ne doit pas financer des actions visant à améliorer l'insertion environnementale aux abords immédiats des nouvelles infrastructures en dehors des emprises ferroviaires. Ces mesures doivent rester du ressort des maîtres d'ouvrage de ces infrastructures ; au titre des actions visant à mettre en valeur les territoires traversés, les actions en faveur du développement écologique et environnemental doivent être éligibles ; les porteurs de projets, communes ou communautés de communes, doivent pouvoir déposer des dossiers à partir du 1er janvier 2011 et au plus tard dans les trois années suivant la mise en service de la nouvelle infrastructure ; les préfets de département doivent être membres des comités des exécutifs et doivent rester les principaux interlocuteurs des communes pour l'instruction et la gestion des dossiers ; pour la répartition du Fonds, le linéaire doit être la seule référence, et non « une » référence ; le comité des exécutifs, dans le bilan des opérations, doit être informé des opérations non retenues ainsi que du motif de refus ; chaque commune ou communauté de communes pourra déposer un ou plusieurs projets, ceci pour permettre aux communes rurales à faible budget de répartir leur mise de fonds propres sur plusieurs opérations étalées éventuellement sur la période d'attribution du FST ; les frais d'ingénierie, pour le montage des projets, doivent être intégrés dans le montant des dépenses éligibles, de même, pour les frais d'honoraires liés aux opérations. Eu égard à ces observations, il lui demande la mise en place d'une redevance communale annuelle pérenne, d'une part, et la prise en compte des demandes des communes et territoires impactés par les nouvelles lignes LGV concernant le Fonds de solidarité territoriale, d'autre part.

Texte de la réponse

Les projets de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse représentent des opportunités incontestables pour les territoires concernés, y compris lorsque ceux-ci sont éloignés des agglomérations. En effet, les communes traversées bénéficient d'importantes retombées économiques liées aux emplois créés par les chantiers. Cela représente plusieurs milliers d'emplois durant la période de réalisation de la nouvelle infrastructure. Cependant, afin de tenir compte des préoccupations exprimées par les élus, le Premier ministre a décidé la mise en place d'un fonds de solidarité territoriale pour chaque projet de ligne à grande vitesse, à destination des communes traversées. Les modalités de mise en oeuvre de ce dispositif ont été fixées par une circulaire du 27 septembre 2010. Ainsi, pour chaque projet de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse, un fonds spécifique est mis en place pour un montant égal à 0,4 % du coût prévisionnel de chaque projet. Chaque commune aura ainsi la

possibilité de solliciter l'attribution d'une subvention pour une action ou déléguer cette possibilité à sa communauté de communes ou communauté d'agglomération. Pour une action donnée, la subvention apportée par le fonds de solidarité territoriale est plafonnée à 80 % du montant hors taxe de l'action, le complément devant être apporté par le maître d'ouvrage de l'action. Ce fonds de solidarité permettra d'accompagner les territoires traversés en finançant des actions d'amélioration de l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure (en dehors de l'emprise ferroviaire et 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. À ce titre, les actions en faveur du développement écologique et environnemental sont pleinement éligibles. Ce dispositif est géré par un comité d'exécutifs, constitué sous la présidence du préfet coordonnateur du projet et réunissant notamment les représentants des communes des territoires impactés et des collectivités territoriales cofinanceuses du projet de ligne nouvelle. La circulaire du 27 septembre 2010 a remplacé la circulaire du 12 avril 2010, afin de prendre davantage en compte les préoccupations exprimées localement. En particulier, cette nouvelle circulaire permet une meilleure association des représentants des communes des territoires impactés au sein du comité des exécutifs ainsi qu'un renforcement des capacités de décision de ce comité. Par ailleurs, ce comité sera le lieu adapté pour examiner certaines des propositions évoquées et qui ne sont pas contradictoires avec les dispositions de la circulaire, notamment s'agissant du rôle confié aux préfets de département ou de la communication des raisons pour lesquelles un projet n'aurait pas été retenu. Au regard de l'ensemble de ces éléments, la circulaire du 27 septembre 2010 constitue donc une réelle avancée par rapport à celle du 12 avril 2010, permettant de prendre davantage en compte les préoccupations des acteurs locaux. Le Gouvernement n'envisage donc pas la mise en place d'une redevance versée annuellement par le gestionnaire de la ligne nouvelle, alors que le fonds de solidarité territoriale apporte déjà une réponse adaptée. En effet, l'opportunité d'un tel dispositif doit être examinée au regard de la problématique de financement des grands projets d'infrastructures. Toute introduction de charges supplémentaires pour les gestionnaires d'infrastructures, Réseau ferré de France ou un éventuel partenaire privé, sera intégralement répercutée sur le montant des concours publics nécessaires à la réalisation du projet : le coût de cette imposition serait de ce fait reporté sur la participation demandée à l'État et aux collectivités territoriales cofinanceuses, dont les budgets sont par ailleurs contraints.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Plisson](#)

Circonscription : Gironde (11^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 102064

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 mars 2011, page 2198

Réponse publiée le : 19 avril 2011, page 4041