



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question écrite n° 55733

## Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur le financement de la future ligne de train à grande vitesse vers la Bretagne contournant Le Mans. Le décret déclarant d'utilité publique ces travaux a été pris par le Premier ministre. Pour en assurer le financement, le Gouvernement entend s'appuyer sur un partenariat public-privé (PPP) au terme duquel le groupe d'entreprises qui financera la construction pourra gérer la ligne. Au demeurant, ce groupe pourrait recevoir une garantie de l'État pour lever les emprunts nécessaires, et ce à hauteur de près de 80 % des sommes ce qui devrait pourtant éviter le recours à un partenariat public-privé. Parallèlement, les emprunts, qu'ils soient faits par l'État, les collectivités territoriales ou par les entreprises partenaires, pourraient coûter 10 % de plus que prévu au moment où l'enquête publique a été menée c'est-à-dire avant la crise bancaire et financière. De plus, plusieurs parlementaires soutenus par des élus des communes rurales concernées par le passage de la future ligne ont proposé d'instituer une redevance forfaitaire liée au nombre de kilomètres construits sur la commune et financée sur crédits d'État pour indemniser celle-ci du passage du TGV (bruit, défiguration des paysages, préjudices socio-économiques comme la réduction de surfaces agricoles ou le départ d'entreprises ou pertes de rentrées fiscales). Le Gouvernement a indiqué nécessaire de prévoir une telle « ressource compensatrice », ce qui confirme bien que le coût de la ligne est sous évalué et que les mesures d'indemnisation figurant dans l'enquête publique sont insuffisantes. Ainsi, les coûts annoncés seraient significativement inférieurs aux coûts à financer. Elle lui demande donc de bien vouloir lui indiquer quelle est, à la mi-2009, l'évaluation faite par l'État du financement nécessaire à la réalisation de la nouvelle ligne TGV vers la Bretagne.

## Texte de la réponse

L'État, les régions Bretagne et Pays de la Loire et Réseau ferré de France (RFF) ont signé, le 29 juillet 2009, un protocole de financement pour la réalisation de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire. Celui-ci précise les conditions de financement par les partenaires publics du projet. Sur la base de cet engagement, Réseau ferré de France a procédé, le 30 juillet 2009, au lancement de la consultation pour l'attribution du contrat de partenariat en vue d'aboutir à une signature du contrat à la fin 2010. Sur la base du dossier présenté à l'enquête publique et des aménagements supplémentaires décidés par les partenaires, le coût d'investissement prévisionnel du projet est estimé, s'il était réalisé sous maîtrise d'ouvrage directe de RFF, à 2,85 milliards d'euros aux conditions économiques de novembre 2007, soit environ 3,4 milliards d'euros courants. Les coûts finaux, ainsi que les délais d'études et de réalisation du projet, ne seront connus, pour la partie réalisée en contrat de partenariat, qu'à l'issue de la procédure de dévolution du contrat et, pour la partie réalisée en maîtrise d'ouvrage directe de Réseau ferré de France, qu'à l'issue des études d'avant-projet détaillé. Afin d'optimiser le coût du projet et de tenir compte du contexte financier particulier, un certain nombre de mesures ont été décidées afin de réduire les coûts de financement du projet. Ainsi, le 4 décembre 2008, le Président de la République a confirmé la décision d'apporter un soutien spécifique au financement des grands projets. À l'issue du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 2 février 2009, une garantie de

l'État sur les emprunts contractés par les sociétés porteuses de projet ainsi que la mobilisation de 8 milliards d'euros de fonds d'épargne ont été décidées, afin d'accélérer la réalisation des grandes opérations d'infrastructures. Enfin, le choix fait par toutes les collectivités de verser la totalité de leurs contributions pendant la phase de construction du projet plutôt que de manière étalée sur la durée du contrat de partenariat participe de manière significative à la robustesse globale de l'opération réalisée sous la forme d'un contrat de partenariat.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Marietta Karamanli](#)

**Circonscription :** Sarthe (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 55733

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Écologie, énergie, développement durable et mer

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 21 juillet 2009, page 7144

**Réponse publiée le :** 20 octobre 2009, page 9955