



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Sud Europe Atlantique

Question orale n° 1664

Texte de la question

M. Jean-Pierre Abelin attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le financement de la LGV-SEA. Le chantier de la LGV-sud Europe Atlantique est qualifié dans son département de « chantier du siècle ». Avec 7,5 milliards d'euros sur la ligne, les retombées économiques, tant par la participation de nombreuses entreprises locales, prévue par conventions, que par la création d'emplois directs et induits, sont une véritable respiration pour notre économie. Mais il souhaite attirer plus particulièrement son attention sur la convention de financement de la LGV-SEA qui a été conclue le 7 juillet 2011 entre l'État, RFF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, et un ensemble de collectivités locales des régions Centre, Poitou-Charentes, Aquitaine, Limousin et Midi-Pyrénées. La contribution attendue (valeur 2009) des 57 collectivités sollicitées s'élève à 1 milliard 469 millions d'euros, répartis entre le concours du concédant (1 milliard 436 millions d'euros) et la résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux (33 millions d'euros), ceci sans compter la mise en place future d'un fonds de solidarité territoriale, dont il est attendu 8 millions d'euros des collectivités. À ce jour, seules 31 collectivités ont souscrit à la convention de financement ; 26 ne l'ont par conséquent pas signée, et certaines ont clairement signifié leur intention de ne le faire en aucun cas. Le montant des contributions « défailtantes » s'élève de la sorte à près de 302 millions euros en concours du concédant et à 7 millions euros pour le bouchon ferroviaire de Bordeaux, soit au total près de 309 millions d'euros. Lors du comité de suivi de la LGV du 20 octobre 2011 à Bordeaux, le préfet coordonnateur a fait état d'un portage transitoire des défauts de financements des collectivités, dans lequel il apparaît que l'État en prendrait 56 %, laissant 44 % aux collectivités ayant concrétisé leur volonté de se porter contributeur de la LGV-SEA. Si ce montage devait être confirmé, il s'avérerait contraire aux dispositions prévues aux articles 4 et 5 de la convention de financement qui déterminent pour chaque collectivité, et pour elle seule, sa contribution financière. Il serait également contraire aux engagements pris par l'État durant la phase de concertation qui a accompagné l'établissement de la convention de financement. Par ailleurs, ce montage serait difficilement supportable pour les collectivités qui ont su faire preuve de responsabilité et d'engagement pour favoriser cette infrastructure de toute première importance pour les territoires, sans aller jusqu'à payer pour les autres collectivités, qui ne suivent pas cette logique. C'est tout l'équilibre de l'opération qui serait atteint, les collectivités contributrices ne pouvant pas se substituer aux défailtantes. Il lui demande s'il peut, compte tenu de ces éléments, apporter les précisions, à ces collectivités qui ont fait preuve de volontarisme, sur le financement de la LGV-SEA.

Texte de la réponse

FINANCEMENT DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE SUD-EUROPE-ATLANTIQUE

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Abelin pour exposer sa question, n° 1664, relative au financement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique.

M. Jean-Pierre Abelin. Ma question s'adresse à M. le ministre chargé des transports.

Monsieur le ministre, le chantier de la LGV Sud-Europe-Atlantique est qualifié dans mon département de "

chantier du siècle ". Avec 7,5 milliards d'euros d'investissement, les retombées économiques, tant par la participation de nombreuses entreprises locales que par la création d'emplois directs et induits, sont une véritable respiration pour notre économie.

Je souhaite appeler plus particulièrement votre attention sur la convention de financement de la LGV SEA, qui a été conclue le 7 juillet 2011 entre l'État, Réseau ferré de France, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, et un ensemble de collectivités locales des régions Centre, Poitou-Charentes, Aquitaine, Limousin et Midi-Pyrénées.

La contribution attendue des cinquante-sept collectivités sollicitées s'élève, en valeur 2009, à 1,469 million d'euros, sans compter la mise en place future d'un fonds de solidarité territoriale, dont il est attendu 8 millions d'euros de la part des collectivités.

À ce jour, seules trente et une collectivités ont souscrit à la convention de financement, ce qui signifie que vingt-six ne l'ont pas signée, et certaines ont même clairement signifié leur intention de ne le faire en aucun cas. Le montant des contributions " défaillantes " s'élève de la sorte à près de 302 millions en concours du concédant et à 7 millions pour le bouchon ferroviaire de Bordeaux, soit au total près de 309 millions d'euros.

Lors du comité de suivi qui s'est tenu le 20 octobre dernier à Bordeaux, le préfet coordonnateur a fait état d'un portage transitoire des défauts de financements des collectivités, dans lequel il apparaît que l'État en prendrait 56 %, laissant 44 % aux collectivités ayant concrétisé leur volonté de se porter contributeur de la LGV SEA.

Si ce montage devait être confirmé, il se révélerait contraire aux dispositions prévues aux articles 4 et 5 de la convention de financement, qui déterminent pour chaque collectivité, et pour elle seule, sa contribution financière. Il serait également contraire aux engagements pris par l'État durant la phase de concertation qui a accompagné l'établissement de la convention de financement.

Par ailleurs, ce montage serait difficilement supportable pour les collectivités qui ont su faire preuve de responsabilité et d'engagement pour favoriser cette infrastructure de toute première importance pour les territoires, sans aller jusqu'à payer pour les autres collectivités, qui ne suivent pas cette logique. C'est tout l'équilibre de l'opération qui serait atteint, les collectivités contributrices ne pouvant pas se substituer aux défaillantes.

Monsieur le ministre, pouvez-vous, compte tenu de ces éléments, apporter les précisions, à ces collectivités qui ont fait preuve de volontarisme, sur le financement de la LGV Sud-Europe-Atlantique, telle la communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais ?

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, *ministre chargé des transports*. Monsieur le député, le contrat de concession portant sur le financement, la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux a été signé le 16 juin 2011, marquant ainsi le lancement effectif de ce grand projet qui, comme vous l'avez souligné, revêt une importance capitale pour l'accessibilité et le dynamisme économique du Grand Sud-Ouest de la France.

Vous m'interrogez sur les modalités de financement public de l'opération, sur la base de la convention de financement conclue entre l'État, Réseau ferré de France et les collectivités territoriales partenaires, qui ont su par leur signature assumer leurs responsabilités, aux côtés de l'État.

La première réunion du comité de suivi du projet, le 20 octobre dernier, a été l'occasion de rappeler le dispositif transitoire mis en oeuvre afin de faire face aux défauts de financement des collectivités territoriales appelées au cofinancement du projet et n'ayant pas, à ce jour, confirmé leur engagement. Ce dispositif décidé par le Gouvernement s'est en effet révélé nécessaire afin d'assurer la mise à disposition à court terme de l'ensemble des concours publics nécessaires à la conclusion du contrat de concession, et ainsi de ne pas retarder l'avancement de cette opération, objectif que je sais partagé par vous-même et par l'ensemble des partenaires. Comme vous l'indiquez, l'État prend toute sa part dans ce portage transitoire en supportant une grande partie des défauts de financement constatés au moment du *closing* financier, qui s'élèvent au total à près de 280 millions d'euros aux conditions économiques de juillet 2009.

Tout comme l'ensemble des partenaires publics, le Gouvernement souhaite résolument sortir de ce dispositif transitoire. Aussi l'État poursuit-il localement à cet effet les démarches auprès des collectivités non encore signataires, et demeure décidé à mettre en oeuvre tous les moyens nécessaires en vue d'obtenir à moyen terme l'essentiel des contributions manquantes à ce stade, notamment de la seule région ayant répondu négativement. La situation devra alors être réexaminée, sur la base des résultats de ces démarches. L'État tirera toutes les conséquences des positions adoptées par les collectivités qui n'auraient alors toujours pas confirmé leur

participation, malgré les engagements pris auparavant par certaines d'entre elles, en particulier, bien entendu, la région Poitou-Charentes.

Pendant cette phase de transition, il me paraît important que les partenaires du projet, parmi lesquels figure la communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais que vous présidez, maintiennent, aux côtés de l'État et des autres collectivités, leur soutien sans faille à ce projet si essentiel pour la desserte ferroviaire et le rayonnement économique du Grand Sud-Ouest de la France.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Abelin](#)

Circonscription : Vienne (4^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1664

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 24 janvier 2012, page 728

Réponse publiée le : 1^{er} février 2012, page 519

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 24 janvier 2012