



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 68956

Texte de la question

M. Jacques Bompard attire 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 concernant les excès du « tout TGV ». Il semble en effet qu'il y ait une politique abusive des transports en commun, avec des débordements dont les origines sont idéologiques. Une vision de massification de la société a fait croire que les transports en commun doivent non seulement résoudre tous les problèmes de la société (enclaves territoriales, « mixité sociale », dynamisme économique...), mais aussi que la rentabilité est sans intérêt. La Cour des comptes dénonce les excès de cette vision appliquée au TGV. Cela étant, la même critique peut être faite en matière de métro urbain, comme à Avignon, ou encore contre des dessertes ferroviaires secondaires, par exemple la ligne Avignon-Carpentras. À ce titre, deux phrases du rapport sont révélatrices de telles dérives ; « plus on construit de lignes, moins elles sont rentables », « la fréquentation a été à chaque fois surestimée ». Il demande de quelle façon le Gouvernement pense pouvoir corriger la tendance actuelle d'une action politique visant à dépenser, et non à servir le bien commun.

Texte de la réponse

L'évaluation des gains apportés par un projet de ligne à grande vitesse relativement aux coûts que représente un tel investissement, est un enjeu essentiel pour le ministère chargé des transports. À ce titre, les nouvelles infrastructures de transport terrestre font l'objet d'évaluations socio-économiques depuis plus de trente ans. Les améliorations méthodologiques sont constantes tant au niveau des laboratoires de recherche que des bureaux d'études et cette expertise reconnue a permis d'alimenter les récents travaux de la mission « Quinet » relative à l'évaluation socio-économique des investissements publics. En témoignent ainsi la nouvelle instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 et la note technique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du 27 juin 2014. En outre, les évaluations socio-économiques des projets d'investissement dont le financement par l'État ou ses établissements publics excède 100 millions d'euros sont dorénavant soumises à la contre-expertise et à l'avis du Commissariat général à l'investissement dans les conditions du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. En tout état de cause, des considérations financières ou monétarisées ne peuvent seules définir l'action publique, plus encore s'agissant de projets structurant de manière durable les territoires et l'organisation même du pays. La décision de leur réalisation relève ainsi d'une appréciation globale, prenant en compte des considérations telles que le report modal, l'aménagement et l'égalité des territoires. S'agissant de la soutenabilité financière des projets d'investissements, l'article L. 2111-10-1 du code des transports, créé par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, prévoit que les investissements de développement du réseau ferré national, dont les nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire, sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement, afin que le réseau profite à l'ensemble des territoires et des acteurs économiques dans des conditions financières soutenables. En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'État, des collectivités

territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés. Le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques prévoit, en son article 51, de définir ces ratios pour permettre l'entrée en vigueur de cette règle d'investissements pour les projets de développement, en vue de garantir la soutenabilité et la pérennité du modèle ferroviaire français. Le ratio retenu, à ce stade d'élaboration de la loi, est celui du rapport entre la dette nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau, qui est à la fois le plus simple et le plus pertinent pour mesurer la capacité de l'établissement à s'endetter. Le mode de calcul des éléments de ce ratio et son niveau plafond seront définis par décret.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Bompard](#)

Circonscription : Vaucluse (4^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68956

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 novembre 2014](#), page 9462

Réponse publiée au JO le : [9 juin 2015](#), page 4374