



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 551

Texte de la question

Mme Marie-Line Reynaud attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'instauration d'une redevance pérenne destinée aux communes traversées par une ligne à grande vitesse concédée au privé. Si un fonds de solidarité (FST) a bien été instauré, les 185 communes impactées par la LGV Tours-Bordeaux demandent également qu'une redevance pérenne soit mise en oeuvre. Les collectivités souhaiteraient ainsi que, comme cela est déjà le cas pour les infrastructures autoroutières, des recettes compensatrices leur soient attribuées. Elles s'inquiètent, par ailleurs, des conditions des contrats de concession passés entre l'État et les concessionnaires privés, et regrettent, notamment, que ne soit pas évoquée la possibilité d'une fiscalité nouvelle pour ces groupes. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui préciser de quelle manière le Gouvernement entend venir en aide aux communes concernées par les travaux de construction des LGV SEA et BPL.

Texte de la réponse

CONDITIONS DE LA COMPENSATION FINANCIÈRE LIÉE AU PASSAGE D'UNE LIGNE À GRANDE VITESSE

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Line Reynaud, pour exposer sa question, n° 551, relative aux conditions de la compensation financière liée au passage d'une ligne à grande vitesse.

Mme Marie-Line Reynaud. Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur l'instauration d'une redevance pérenne destinée aux communes traversées par une ligne à grande vitesse concédée au privé. Le précédent gouvernement avait instauré un Fonds de solidarité territoriale d'un montant de 30 millions d'euros, destiné à accompagner les territoires traversés. Ce dispositif permet de financer des actions d'amélioration de l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure, 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. Ce dispositif a néanmoins un grand défaut : il est ponctuel.

Les 126 communes touchées par la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, qui vont subir des préjudices de toutes sortes et des nuisances durables, demandent depuis plusieurs années une redevance pérenne. Les collectivités souhaitent que des recettes compensatrices leur soient attribuées, comme c'est déjà le cas pour les infrastructures autoroutières.

Les collectivités locales seront mises à contribution en 2014 pour 1,5 milliard d'euros, dont 840 millions pour le bloc communal. Outre cet effort important, les communes se sont vu, pour certaines, amputer du produit de la taxe sur la consommation finale d'électricité. Cette nouvelle redevance, payée par les entreprises privées, leur permettrait de financer les nouveaux équipements et de supporter les frais que ne manquera pas de susciter la nouvelle ligne.

Le trafic sur le tronçon Tours-Bordeaux est estimé à 20 millions de voyageurs par an à l'horizon 2016-2017. Une taxe d'un montant de 15 centimes d'euros sur chaque billet de train permettrait de dégager une somme de 3 millions d'euros qui, une fois redistribuée, représenterait pour chaque commune environ 10 000 euros par kilomètre de ligne à grande vitesse. Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si le Gouvernement entend prendre une telle mesure et, plus généralement, m'exposer les actions concrètes que vous entendez mener afin d'aider durablement les communes traversées par une ligne à grande vitesse ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Madame la députée, les lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique sont en effet des infrastructures importantes, cofinancées par les collectivités territoriales et l'État. Elles auront des conséquences sensibles sur le plan financier et en termes de dynamisme économique, puisqu'elles représentent un investissement de près de 3,3 milliards d'euros pour la première et 8 milliards pour la seconde. Des retombées économiques et sociales, directes et indirectes, sont aussi attendues pendant toute la durée du chantier au profit des collectivités. La réalisation de ces projets s'accompagnera en effet durant la phase de travaux d'une augmentation incontestable de leurs recettes fiscales, par l'intermédiaire des taxes locales.

Vous posez la question de l'instauration d'une nouvelle fiscalité, sous la forme d'une redevance kilométrique annuelle acquittée par les gestionnaires d'infrastructures. Les deux réalisations en question sont issues, vous le savez, de partenariats public-privé conclus en 2011 et 2012 par le précédent gouvernement. Or aucune disposition de cet ordre n'est contenue dans les contrats, qui font loi. La mise en place d'une nouvelle redevance constituerait dès lors une fiscalité additionnelle qui serait reportée sur les collectivités territoriales et l'État. Vous comprenez bien que ce n'est l'intérêt ni de l'État, ni des collectivités territoriales de s'acquitter d'une taxe supplémentaire.

En revanche, je suis très attaché à la mise en place des dispositifs du Fonds de solidarité territoriale, dont le montant s'élève à 14 millions d'euros pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire et à 30 millions pour la ligne Sud Europe Atlantique. Ces sommes permettront à la fois d'améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure, au-delà des obligations réglementaires qui s'imposent aux maîtres d'œuvre, et de financer des initiatives de développement économique, social ou culturel dans les territoires traversés.

Dans un contexte économique extrêmement tendu, vous comprendrez que ce fonds constitue en soi une avancée majeure. Il témoigne de l'effort consenti par la puissance publique en faveur de ces territoires. Cela étant dit, une refonte du cadre législatif permettrait peut-être, pour les infrastructures à venir, d'envisager une meilleure prise en compte de leur impact sur les territoires concernés.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Line Reynaud.

Mme Marie-Line Reynaud. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre, dont je connaissais déjà la teneur. Je trouve regrettable que les contrats public-privé n'aient pas prévu d'emblée une redevance comparable à celle qui existe pour les autoroutes. Tant pis.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Line Reynaud](#)

Circonscription : Charente (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 551

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [18 février 2014](#), page 1409

Réponse publiée au JO le : [26 février 2014](#), page 2257

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [18 février 2014](#)