



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 723

Texte de la question

M. Jean-Michel Clément 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 les conséquences de l'impact des travaux liés à la LGV-SEA sur les communes traversées par elle, plus particulièrement les petites communes rurales. S'il est versé un fonds de solidarité territorial, montant forfaitaire, celui-ci n'est pas affecté. Il a pour principe de compenser le préjudice global lié à la présence de personne de cet ouvrage. Pour autant d'autres préjudices apparaissent impactant notamment les voies de communication (voies communales et chemins ruraux) qui vont se trouver autrement empruntées après le passage de la ligne. Ce sont ces conséquences que les communes impactées, comme celle de Chaunay, voudraient voir prises en compte par une dotation de fonctionnement majorée.

Texte de la réponse

COMPENSATION DE L'IMPACT DES TRAVAUX DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE POUR LES COMMUNES TRAVERSÉES.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Clément, pour exposer sa question, n° 723, relative à la compensation de l'impact des travaux de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique pour les communes traversées.

M. Jean-Michel Clément. Le plus grand chantier européen de travaux publics qu'est celui de la ligne LGV Sud Europe Atlantique défie, à n'en pas douter, l'entendement et les entreprises du BTP qui entreprennent ces travaux d'ampleur forcent notre admiration.

Pour autant, ce chantier crée sur nos territoires un impact durable, qui modifie tout à la fois les paysages, les autres infrastructures de transport et les déplacements de nos concitoyens. Après les travaux, les collectivités locales, communes ou intercommunalités, si la compétence leur a été transférée, devront seules en assumer les conséquences, qui seront durables.

Si un fonds de solidarité territoriale a bien été institué, au profit de ces communes ou de ces intercommunalités, il est forfaitaire et a vocation à compenser un préjudice global, lié à la seule présence de cet ouvrage pendant la durée des travaux. Un préjudice moral en quelque sorte.

Pour autant, d'autres préjudices apparaissent. Ils sont matériels et affectent les voies qui seront empruntées après le dessin du tracé. Ce sont ces conséquences que les communes touchées, comme celle de Chaunay, dans ma circonscription, devront durablement assumer seules. De surcroît, ces communes ont déjà été traversées, certaines par la nationale 10, d'autres par l'autoroute et aujourd'hui la ligne LGV.

À l'image des lignes électriques portées par des pylônes « haute tension » qui donnent lieu à contrepartie

financière, je souhaiterais, avec les maires des communes touchées par le passage de la ligne LGV, que ce préjudice soit intégré à l'avenir dans les modalités de calcul de la dotation de solidarité rurale.

Nous savons que, dans la formule de répartition de cette dotation, la longueur de la voirie en mètres, classée dans le domaine public communal, est doublée pour les communes de montagne ou les communes insulaires. Afin de tenir compte des conséquences évoquées, je suggère que soit pareillement calculée la dotation de solidarité rurale pour les communes rurales traversées par des ouvrages du type de la LGV Sud Europe Atlantique, de telle sorte que la longueur de leur voirie soit aussi doublée !

Pouvons-nous espérer, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, qu'une mesure de cet ordre soit inscrite dans une future loi de finances dès lors qu'elle se traduirait non pas par une hausse des dépenses de l'État, mais par une répartition différente des dotations en direction des communes concernées ? Je vous remercie.

M. le président. La parole est à M. le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, je suis particulièrement sensible à ce que les grands projets d'infrastructure de transport, notamment celui de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, entre Tours et Bordeaux, soient exemplaires en termes d'insertion territoriale, afin que les communes concernées ne soient pas gênées, mêmes si certains inconvénients sont inévitables. L'effort demandé au bénéfice de tous doit être juste pour être supportable. La réduction des nuisances susceptibles d'être générées par les travaux constitue une exigence incombant aux opérateurs tant publics, comme Réseau ferré de France, que privés, comme la société LISEA, concessionnaire de la ligne ferroviaire Tours - Bordeaux.

L'opérateur privé est ainsi tenu de veiller au maintien en parfait état des voiries locales utilisées pour les accès au chantier et de remédier aux éventuels désordres générés par les entreprises de travaux. Le projet intègre aussi le rétablissement nécessaire des voies de communication interceptées. Il demeure que le chantier, compte tenu de son importance, peut générer des nuisances localisées.

Cependant, il convient de ne pas négliger les effets induits par ce projet. D'importantes retombées économiques et sociales directes et indirectes sont en effet attendues, notamment pendant la durée du chantier. La réalisation de ce projet s'accompagnera en outre, durant la phase de travaux, d'une augmentation des recettes fiscales par l'intermédiaire des taxes locales.

Enfin, la convention de financement de cette opération prévoit de mettre en place un fonds de solidarité territoriale, le FST, pour un montant de 30 millions d'euros. Destiné à accompagner les territoires traversés, ce dispositif permet de financer des actions pérennes 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. Il permet également de financer des actions visant à mettre en valeur les territoires traversés, notamment en favorisant leur développement économique, social et culturel.

Loin d'être négligeable dans son montant, ce dispositif est pris en charge intégralement par les co-financeurs publics du projet que sont l'État et les collectivités territoriales. Il constitue donc un effort important au regard des contraintes que vous connaissez et qui pèsent actuellement sur les finances publiques. Dans ce contexte, une dotation de fonctionnement supplémentaire ne peut pas être à l'ordre du jour. J'étais hier au Sénat pour le vote définitif de la loi relative aux ouvrages d'art et je sais combien la représentation parlementaire est attentive à ce que les travaux d'infrastructure ne représentent pas une charge supplémentaire pour les collectivités.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Clément.

M. Jean-Michel Clément. Monsieur le secrétaire d'État, ma question n'avait pas pour objectif d'augmenter les dépenses à la charge de l'État. Nous avons constaté que, suite à la construction d'ouvrages de cette nature, nos

concitoyens prennent des habitudes différentes, et les déplacements pendulaires ne sont pas les mêmes avant et après la construction de l'ouvrage. C'est particulièrement vrai pour les communes traversées par des véhicules à charge lourde. La voirie communale est, en tout cas, durablement affectée par ces nouvelles habitudes. Je voulais juste savoir s'il était possible d'aménager la répartition de la DSR, sans modifier l'enveloppe globale.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Michel Clément](#)

Circonscription : Vienne (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 723

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [17 juin 2014](#), page 4762

Réponse publiée au JO le : [25 juin 2014](#), page 4573

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [17 juin 2014](#)