

La participation des collectivités territoriales au financement de la ligne à grande vitesse Est (LGV Est) : des contreparties coûteuses, une gare de trop

PRESENTATION

La ligne à grande vitesse Est (LGV Est) a été inaugurée en juin 2007. Lorsque les travaux seront achevés, en mars 2016, la LGV Est reliera Paris à Strasbourg sur 406 km. La métropole alsacienne ne constituera pas le terminus de la ligne, puisque celle-ci continuera en Allemagne. Des trains de la compagnie allemande Deutsche Bahn y circulent d'ores et déjà, comme ceux de la SNCF.

Le financement des travaux de construction de la LGV Est présente un caractère novateur en ce qu'il associe les collectivités territoriales à l'État et à Réseau Ferré de France (RFF), ainsi que l'Union européenne et le Grand-Duché de Luxembourg.

La Cour des comptes et les chambres régionales des comptes de Champagne-Ardenne, de Lorraine et d'Alsace ont examiné les conditions dans lesquelles les collectivités territoriales ont participé au cofinancement des travaux de construction de la ligne à grande vitesse, ainsi qu'à celui des dessertes situées hors de la ligne.

Le plan de financement a été long à mettre en place en raison du nombre important de collectivités concernées, soit seize dans les régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, auxquelles s'ajoutait la région Ile-de-France.

La recherche des cofinancements et la compétition entre les collectivités pour l'accès au TGV ont fragilisé le pilotage du projet. Celui-ci y a perdu en cohérence, tandis qu'étaient avalisés des choix d'investissements critiquables.

La demande de dessertes directes régulières, par le TGV, de gares non situées sur la ligne à grande vitesse a également conduit les

collectivités concernées à financer les déficits d'exploitation correspondants, alors que la pérennité de certaines d'entre elles n'est toujours pas assurée. Enfin, les retombées économiques pour les collectivités territoriales concernées apparaissent encore incertaines. Les projets qu'elles ont cofinancés, qu'il s'agisse de la ligne à grande vitesse ou des dessertes, n'ont pas fait l'objet d'évaluations a priori ou de bilans a posteriori.



Source : Réseau ferré de France

Depuis juin 2007, les 300 premiers kilomètres de la ligne à grande vitesse Est (LGV Est), entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle), sont en service commercial. En mars 2016, après l'achèvement du tronçon restant, engagé depuis juin 2010, Paris et Strasbourg seront reliés par une ligne à grande vitesse de 406 km.

La LGV Est connaissait en 2011 un trafic de 13 millions de voyageurs (chiffres SNCF), supérieur aux prévisions³¹⁷. Au-delà des régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, le TGV Est dessert plusieurs villes d'Allemagne et du Luxembourg.

³¹⁷ Cependant, par comparaison, le trafic de la LGV Paris-Lyon est environ trois fois supérieur.

Le projet de LGV Est a connu une longue gestation : inscrit au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse par le décret du 1^{er} avril 1992, retenu comme projet prioritaire par le Conseil européen d'Essen en décembre 1994, ce projet a bénéficié d'une déclaration d'utilité publique des travaux par décret du 14 mai 1996, mais les travaux n'ont effectivement commencé qu'en 2002. Après sa mise en service complète en 2016, le projet se sera donc prolongé sur 24 ans et les travaux sur 14 ans.

Cette durée s'explique par le nombre élevé des parties prenantes et la diversité des cofinancements.

La LGV Est constituait, en effet, la première opération d'envergure lancée par RFF, nouveau gestionnaire d'infrastructures ferroviaires. En application de l'article 4 du décret du 5 mai 1997 modifié relatif à ses missions et à ses statuts, RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à la demande de l'État, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet, de la part des demandeurs, d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement.

RFF doutait, comme la SNCF, de la rentabilité économique de la LGV Est. La participation financière des collectivités territoriales candidates à une desserte par TGV, est résultée de la conjonction d'un souhait de l'État et des propositions des collectivités territoriales. Leur participation ne s'est pas limitée aux travaux de construction de la LGV proprement dite : les collectivités ont également cofinancé l'aménagement du réseau classique permettant le passage du TGV pour assurer la desserte directe de 17 villes non situées sur la ligne à grande vitesse.

1 - Un montage financier complexe sans chefs de file régionaux

a) Un projet scindé en deux phases

Devant le coût très élevé que représentait le projet de LGV Est, le bouclage financier global de l'opération a d'emblée rencontré des difficultés. La nécessité de scinder celle-ci en deux phases bien distinctes dans le temps s'est imposée afin de ne pas retarder outre mesure l'ouverture de la ligne.

Le financement de la première phase a pu être arrêté par la convention du 7 novembre 2000 entre l'État, RFF et les 16 collectivités territoriales concernées. Elle a porté sur la construction, entre 2002 et 2007, des 300 km de LGV entre Vaires-sur-Marne et Baudrecourt, ainsi

que de trois gares TGV (Champagne-Ardenne, Meuse, Lorraine), avec une ouverture commerciale en juin 2007, au lieu d'août 2006 comme initialement prévu.

Après que les études préalables ont fait l'objet d'une convention signée par les partenaires le 24 janvier 2007, la seconde phase a été lancée par la convention du 1^{er} septembre 2009, plus de deux ans après l'ouverture du premier tronçon de la ligne. Cette convention a porté sur la construction, à partir de juin 2010, des 106 km restants entre Baudrecourt et Vendenheim (Bas-Rhin), dont un tunnel de 4 km sous les Vosges, pour une mise en service commerciale prévue en 2016.

Le coût total de la première phase était estimé conventionnellement à 3 125 M€ (valeur juin 1997), celui de la deuxième phase à 2 010 M€ (valeur juin 2008).

b) Un fort engagement des collectivités territoriales

Le financement de la première phase des travaux de la LGV a associé 16 collectivités territoriales de Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, ainsi que la région Ile-de-France. Celui de la seconde phase associe 15 collectivités.

Comme l'indique le tableau ci-dessous, les collectivités territoriales constituent la deuxième source de financement de la LGV Est, derrière l'État, avec 24 % du financement pour les travaux de la première phase et 32 % pour les travaux de la deuxième phase. Pour les travaux des deux phases, celles-ci sont intervenues successivement à hauteur de 737 M€ et de 640 M€.

Tableau n° 1 - sources de financement de la LGV Est

Financeurs	1° phase (3 125 M€)	2° phase (2 010 M€)
État	39 %	34 %
Collectivités territoriales	24 %	32 % ³¹⁸
RFF	22 %	26 %
Union européenne	10 %	6 %
Grand duché de Luxembourg	4 %	2 %
SNCF	1 %	-
TOTAL	100 %	100 %

Source : Cour des comptes

c) Des niveaux de participation disparates

Les trois régions concernées, Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, n'ont pas pleinement joué un rôle de chef de file des cofinanceurs dans chaque région. De ce fait, selon les régions traversées, la participation des différents niveaux de collectivités territoriales au cofinancement de la LGV apparaît très hétérogène et moins marquée par une logique économique d'ensemble que par une compétition pour obtenir une desserte par le TGV.

Les trois régions participent au cofinancement à des niveaux très différents : avec, pour la première phase, des participations de 1,35 % pour la Champagne Ardenne, 6,50 % pour la Lorraine et 4,51 % pour l'Alsace, et, pour la deuxième phase, de respectivement 1,35 %, 5,99 % et 4,76 %, la région Lorraine apparaît comme le contributeur principal. Ce choix s'explique par la volonté de cette région d'éviter de solliciter des villes aux objectifs divergents.

La participation des départements est également contrastée. Ceux qui se situent sur l'axe desservi par la LGV (Marne, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Moselle, Bas-Rhin) sont naturellement sollicités, le département du Bas-Rhin se distinguant par l'importance de son taux de participation (entre 2 et 3 %). Ceux qui ne sont pas situés sur l'axe de la ligne (Ardennes, Vosges, Haut-Rhin) mais revendiquent une desserte TGV

³¹⁸ Compte tenu de la réaffectation au financement de la 2^{ème} phase des montants revenant aux collectivités au titre de la « clause de bonne fortune » de la 1^{ère} phase. Cette clause de bonne fortune constitue un intéressement des collectivités territoriales aux résultats d'exploitation de la LGV.

sans rupture de charge depuis Paris via le réseau classique doivent assumer leurs choix par une participation pouvant aller jusqu'à 1 % (cas du Haut-Rhin pour la deuxième phase, avec la connexion LGV Est/LGV Rhin-Rhône).

S'agissant des communes et des intercommunalités, le contraste est encore plus fort.

En Lorraine, en 1990, le « pacte lorrain de financement » a arrêté le principe d'une répartition du financement de la LGV Est limité à la région et aux quatre départements. Ce pacte signifie qu'un certain nombre de villes, surtout Nancy et Metz, ainsi qu'Épinal dans une moindre mesure, sont desservies par le TGV sans avoir participé à son financement.

À l'inverse, en Alsace, la communauté urbaine de Strasbourg a justifié sa participation au cofinancement de la LGV par son rôle de capitale parlementaire de l'Union européenne et de siège du Conseil de l'Europe, et sa situation au croisement des deux axes ferroviaires majeurs à venir, la Magistrale (Paris-Budapest) et l'axe Mer du Nord-Méditerranée, dont la LGV Rhin Rhône constitue un segment. Les participations de Mulhouse-Alsace agglomération (0,22 % pour la première phase, 0,29 % pour la deuxième phase) et de la communauté d'agglomération de Colmar (0,12 % pour la première phase, 0,15 % pour la deuxième phase) s'inscrivent dans une logique complémentaire à celle de Strasbourg.

Enfin, la participation de Reims au cofinancement de la LGV apparaît comme le produit d'un combat contre le projet initial. À l'origine, en effet, le projet de tracé de la LGV Est suivait peu ou prou un tracé direct reprenant l'axe traditionnel Paris-Strasbourg, en passant près de Châlons-en-Champagne (Marne) et de Nancy (Meurthe-et-Moselle). Ce projet laissait ainsi à l'écart la métropole de Reims (Marne), avec un bassin démographique de près de 200 000 habitants. La ville, déjà mal desservie par le réseau traditionnel, n'a donc eu de cesse d'obtenir une modification du tracé afin d'être desservie à Bezannes, dans sa très proche banlieue. Cette modification du projet de tracé représentait un coût financier important, assumé par la ville de Reims et par la communauté de Reims Métropole qui ont ainsi participé au financement de la LGV Est dans des proportions supérieures à celle de la région Champagne-Ardenne (soit pour les deux phases 1,59 % pour Reims contre 1,35 % pour la région) ou du département de la Marne (dont la participation s'établit à 0,7 % pour la première phase et 0,8 % pour la deuxième phase).

Cette participation importante conduit également à ce que Reims, métropole la plus proche de Paris, désormais à 45 minutes de TGV, a

participé au financement de la LGV Est dans des proportions comparables à celles de la métropole la plus éloignée, la communauté urbaine de Strasbourg, qui sera, pour sa part, à 1h50 de Paris en 2016³¹⁹.

d) Une clause de retour de bonne fortune contestable et opaque

À l'initiative des collectivités territoriales participantes, qui considéraient que les prévisions de trafic de RFF étaient sous-estimées, la convention du 7 novembre 2000 de financement de la première phase prévoyait une clause d'intéressement à leur profit, leur permettant de bénéficier de reversements du surplus des redevances perçues par RFF.

Cette « clause de bonne fortune » s'exerçait au bénéfice des régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, à charge pour elles de répartir les montants entre les collectivités contributrices au prorata de leur participation. L'intéressement des collectivités territoriales aux résultats d'exploitation de la ligne devait s'effectuer en 2011, 2016 et 2026³²⁰. Il correspondait au tiers du surplus éventuel des résultats d'exploitation obtenus par RFF, pendant les vingt premières années d'exploitation, par rapport à la prévision initiale. Il était plafonné au montant des apports des trois régions, soit 167,69 M€.

Cet intéressement, inhabituel, visait à faciliter la mobilisation financière des collectivités territoriales, au prix, pour l'État et RFF, d'un engagement qui semblait alors peu risqué compte tenu des interrogations de l'époque sur les perspectives de trafic. Il apparaît, toutefois, contestable sur un plan économique : une clause symétrique « de mauvaise fortune », protégeant RFF contre le risque d'exploitation, aurait pu être de nature à freiner certaines décisions d'investissements à la rentabilité incertaine.

La fréquentation de la ligne s'est révélée supérieure aux attentes de RFF et a ouvert le droit à faire jouer la clause de bonne fortune au profit des collectivités territoriales.

³¹⁹ Pour les travaux de la première phase, la participation de Reims et de Reims métropole a été fixée à 49,69 M€ et, pour les travaux de la seconde phase, à 31,96 M€. Pour la communauté urbaine de Strasbourg, la participation à chaque phase est de 35,37 M€ et 51,92 M€.

³²⁰ L'annexe 7 de la convention de financement de la première phase du 7 novembre 2000 prévoit que le montant du reversement aux collectivités sera évalué une première fois cinq ans après la mise en service (en 2011), une seconde fois en 2016 pour la période des dix premières années d'exploitation. Ce montant sera ajusté après vingt ans d'exploitation, au premier trimestre 2026.

En décembre 2008, après une année de mise en service, une mission conjointe de l'inspection générale des finances et du conseil général de l'environnement et du développement durable a été chargée d'évaluer le montant forfaitaire de l'application de la clause de bonne fortune sur la base des résultats constatés et de procéder à un calcul anticipé des redevances sur la période 2007-2027. Sur cette base, l'État et RFF ont estimé à 122 M€ HT le montant actualisé du retour à bonne fortune au titre des premières années d'exploitation, sans que les trois régions n'aient été informées du détail de ce calcul et du montant exact des redevances perçues par RFF, ce qui révèle un manque de transparence.

En outre, ce montant forfaitaire de 122 M€ a été rapidement affecté par RFF au financement des travaux de la deuxième phase par la convention du 1^{er} septembre 2009. Les trois régions ont ainsi été mises devant le fait accompli, dès lors qu'elles ne souhaitaient pas prendre le risque de retarder, voire d'empêcher, le financement de la deuxième phase.

La convention de financement de la deuxième phase prévoit également une clause d'intéressement, mais selon des modalités de calcul moins favorables aux collectivités. Ainsi, dans la première convention, la clause de retour à bonne fortune était assise sur le tiers du surplus des résultats d'exploitation obtenus par RFF, tandis que, dans la convention du 1^{er} septembre 2009, la clause de retour à bonne fortune n'est mise en œuvre qu'en cas de dépassement significatif des objectifs de trafic, soit plus de 10 % du volume prévisionnel global.

L'expérience de la première phase de la LGV Est devrait inciter les pouvoirs publics à ne pas renouveler de telles clauses dissymétriques.

2 - Des choix d'investissements hasardeux liés au cofinancement

Devant la multiplication des acteurs et des intérêts divergents, et la surenchère de certaines collectivités territoriales, la coordination du projet par l'État et RFF, confrontés à une difficile recherche de consensus dès la première phase, a été laborieuse. Elle a conduit à avaliser des choix d'investissements contestables.

a) Deux gares TGV quasi mitoyennes

Le choix de l'implantation de la gare Lorraine TGV a fait l'objet de négociations difficiles. Dès l'origine, il était prévu qu'elle serait implantée entre Nancy et Metz. Il s'agissait à la fois de concilier les exigences concurrentes des deux métropoles lorraines, de satisfaire la volonté de la SNCF d'avoir un tracé le plus direct possible entre Strasbourg et Paris et de s'efforcer de créer, dans « l'espace intermédiaire », un réseau de transports structurant articulé autour des deux pôles de Nancy et Metz.

Le projet initial d'implantation de la gare à Vandières (Meurthe-et-Moselle), qui permettait une interconnexion avec la ligne TER Metz-Nancy, a suscité l'opposition de certains élus qui craignaient que la SNCF diminue corrélativement le nombre de dessertes directes de Metz et de Nancy par TGV.

Après des discussions difficiles, le site de Cheminot-Louvigny (Moselle) a été retenu. Un ancien projet de la SNCF prévoyait déjà, en avril 1993, l'implantation d'une gare sur ce site, qui figure d'ailleurs dans la déclaration d'utilité publique du 14 mai 1996. La gare était néanmoins située à 29 km de Metz, 30 km de Nancy, à 7 km de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine et, surtout, à une quinzaine de kilomètres du réseau ferré classique. Privée de toute interconnexion avec le réseau TER et de toute possibilité de développement intermodal ultérieur, cette gare est uniquement accessible par la route depuis l'autoroute A31. Cette localisation est pour le moins surprenante.

Malgré le choix de Cheminot-Louvigny, le projet d'implanter une gare à Vandières, mieux desservie, n'a pas été abandonné. Un protocole additionnel, signé le 7 novembre 2000, par le ministre des transports, RFF, la région Lorraine et les départements de la Meurthe-et-Moselle et de la Moselle acte la réalisation sur ce site d'une gare d'interconnexion, sans remise en cause de l'implantation à Cheminot-Louvigny, ce qui aurait nécessité une déclaration d'utilité publique modificative et un allongement des délais.

De nouvelles études ayant confirmé la faisabilité d'une gare d'interconnexion à Vandières, des mesures conservatoires ont été décidées, le 25 janvier 2002, par le ministre des transports. Le coût de ces mesures, 23,6 M€, a été supporté par l'État. Ces travaux conservatoires (dimensionnement de l'emprise ferroviaire, réalisation des culées de viaduc, remblai) ont été réalisés concomitamment à ceux de la première phase de la ligne, ouvrant la voie à la construction de la gare elle-même. Le 4 juillet 2005, à l'occasion du comité de pilotage de la ligne, la répartition de la maîtrise d'ouvrage pour cette construction a été

présentée, conformément aux dispositions législatives et réglementaires : la région Lorraine pour le bâtiment, la réalisation des abords et les installations voyageurs, RFF pour le génie civil et les équipements ferroviaires.

Le financement de la gare de Vandières n'est pas encore défini et sa construction n'a donc pas commencé à ce jour, RFF étant chargé d'une étude préliminaire.

Si le projet allait jusqu'à son terme, on aboutirait ainsi à la construction de deux gares TGV situées à moins de 20 km l'une de l'autre, dont l'une, celle de Cheminot-Louvigny, mal située, n'aurait plus d'utilité. Il est envisagé que cette dernière soit reconvertie en gare de fret TGV, projet dont la pertinence n'est à ce jour toujours pas établie.

L'implantation de la gare TGV Lorraine à Cheminot-Louvigny a coûté jusqu'à présent 62,6 M€, dont 23,6 M€ à la charge de RFF. En outre, l'éloignement de cette gare a nécessité de recourir aux navettes par bus qui desservait déjà l'aéroport de Metz Nancy Lorraine depuis 2006 afin de relier les gares de Nancy et de Metz. Leur déficit d'exploitation a atteint 721 000 € par an, financés par la région Lorraine. En avril 2012, la région Lorraine s'est désengagée de ce financement ; la desserte de Nancy fonctionne désormais sans financement public et la desserte de Metz est subventionnée par le département de la Moselle.

Le coût de construction de la gare à Vandières est, quant à lui, estimé à 88,8 M€³²¹, à la charge de différentes collectivités territoriales lorraines.

Si l'on ajoute le coût de reconversion de la gare de Cheminot-Louvigny, soit 4,7 M€, à l'avenir incertain, le coût total, des gares TGV Lorraine devrait s'élever à 156 M€. Ce montant est bien supérieur au coût moyen d'une gare TGV.

b) Les surcoûts de la gare Meuse TGV

En octobre 2005, la région Lorraine a adopté le plan Meuse 2006-2010, au sein duquel figurait le projet d'aménagement de la gare Meuse TGV, sur la commune des Trois Domaines. La gare se situe à une trentaine de kilomètres des deux principales villes meusiennes, Bar-le-

³²¹ Sources : région Lorraine, valeur décembre 2007. Le financement serait assuré à 100 % par les collectivités territoriales de Lorraine : 80 % par la région, 8,8 % par le département de la Moselle, 6,29 % par le département de la Meurthe-et-Moselle, 3,4 % par le département des Vosges, 1,6 % par le département de la Meuse.

Duc et Verdun, soit un bassin de population représentant 60 % des 194 000 habitants du département.

Le projet initial de la gare, conçu par la SNCF, était évalué à 2,93 M€ (valeur janvier 2002). Toutefois, le département de la Meuse a souhaité le modifier afin d'utiliser du bois sur la façade et sur le toit de la gare et de valoriser ainsi l'image de la filière bois meusienne. Le coût du projet est ainsi passé à 3,83 M€, le surcoût étant financé conjointement par la région et par le département dans des proportions sensiblement identiques. Le décompte général et définitif dressé en décembre 2008 fait état d'un coût total de 5,16 M€.

Le département de la Meuse a dû, par ailleurs, reprendre à sa charge, à partir de novembre 2010, la gestion du parking, confiée jusqu'alors à un opérateur privé. Ce parking, peu fréquenté car les usagers privilégiaient le stationnement « sauvage » à l'écart de la gare, est désormais gratuit. Enfin, le département finance à hauteur de 60 %, contre 40 % pour l'utilisateur, la desserte par bus de la gare TGV à partir des villes de Verdun et de Bar-le-Duc.

La gare de Meuse TGV connaît une fréquentation d'un peu plus de 300 voyageurs par jour, pour l'essentiel des professionnels. Cette fréquentation, certes non négligeable, représente cependant un coût de fonctionnement important pour le département de la Meuse, alors que les perspectives de développement économique dans la zone autour de la gare TGV apparaissent pour l'instant inexistantes. Entre 2003 et 2008, le département a ainsi acquis 105 hectares de terrains pour un montant de 405 317 €, avec comme projet de valoriser l'environnement de la gare. Le projet de centrale photovoltaïque qui accompagnait cette politique foncière n'a cependant jamais vu le jour.

c) Des dessertes hors de la LGV Est à la pérennité incertaine

Des contributions importantes pour l'aménagement des dessertes

De nombreuses villes (17), non situées sur la LGV Est, ont souhaité être desservies sans rupture de charge par le TGV depuis Paris. Ceci impliquait, au lieu d'une interconnexion avec le TER ou le bus depuis les gares situées sur la LGV Est, de faire circuler les TGV sur le réseau classique jusqu'à ces destinations.

De ce fait, les cofinancements des collectivités territoriales n'ont pas été seulement consacrés à la construction de la ligne à grande vitesse, mais très largement aussi aux coûts d'adaptation des portions du réseau classique ainsi empruntées par les TGV et d'aménagement des dessertes. Ces investissements ont porté aussi bien sur des travaux d'accessibilité

des gares pour mise aux normes TGV que sur des travaux beaucoup plus importants, par exemple l'électrification des deux lignes vosgiennes³²² ou la construction d'une voie supplémentaire entre la gare centrale de Reims et la gare Champagne-Ardenne TGV de Bezannes³²³.

Le support contractuel de ce cofinancement a reposé, pour l'essentiel, sur les deux contrats de projet État-Région (CPER) successifs couvrant la période de 2000 à 2013 ainsi que sur quelques dispositifs spécifiques, comme celui consacré à l'électrification des lignes vosgiennes.

Le financement de ces dessertes représente une dépense importante pour les collectivités territoriales³²⁴, alors même que la pérennité de certaines d'entre elles n'est pas garantie dans l'avenir.

Des déficits d'exploitation à la charge des collectivités

Faire circuler un TGV sur une ligne classique est plus coûteux que de faire circuler un TER. La SNCF a obtenu une prise en charge des surcoûts d'exploitation de certaines dessertes, alors que leur pérennité n'a jamais été assurée, comme l'illustrent les exemples de Commercy (Meuse) et de Sedan (Ardennes).

La desserte biquotidienne de Commercy par le TGV Paris-Bar-le-Duc a engendré un surcoût d'exploitation qui a été financé en application d'une convention conclue, en mai 2008, entre le groupement d'intérêt public (GIP) Objectif Meuse³²⁵, la région Lorraine et la communauté de communes du pays de Commercy. Ce surcoût a été fixé par la SNCF à 350 000 € par an, supportés respectivement par les trois signataires de la convention à hauteur de 63,4 %, 27,1 % et 9,5 %.

³²² L'électrification des deux lignes vosgiennes a représenté un investissement de 83,8 M€, financés à 50 % par la région et les quatre départements lorrains, à 32 % par l'État et à 18 % par l'Union européenne.

³²³ Les travaux sur la section Reims-Bezannes ont été cofinancés à égalité par l'État et la région Champagne-Ardenne pour un montant de 7,23 M€ (convention du 6 décembre 2004).

³²⁴ Le détail de leurs participations ne peut être extrait du bilan fourni par RFF qui n'intègre pas ces opérations périphériques dont il n'avait pas la charge.

³²⁵ Le groupement d'intérêt public (GIP) Objectif Meuse a été constitué le 25 mai 2000 entre la région Lorraine, le département de la Meuse, 14 communes, les 3 chambres consulaires de la Meuse, l'agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) et EDF. Ses ressources, de l'ordre actuellement de 30 M€, proviennent essentiellement de l'ANDRA dans le cadre de l'expérimentation du site d'enfouissement de déchets nucléaires de Bure.

L'expérimentation s'est révélée coûteuse et peu attractive. Alors que la SNCF estimait la rentabilité de la desserte à 30 voyageurs par jour, la fréquentation quotidienne n'a guère dépassé 12 voyageurs en octobre 2008, puis 10 en février 2009. Pour renouveler l'expérimentation, la SNCF a souhaité rehausser la participation des collectivités territoriales à 445 000 € par an, coût jugé trop élevé par celles-ci. Elles ont eu la sagesse de mettre fin à la desserte de Commercy en avril 2010.

La desserte de Sedan, terminus de la ligne via Charleville-Mézières, a représenté une dépense d'investissement initiale de 2,28 M€, financée respectivement à 47 % par RFF et la SNCF, 45 % par les collectivités territoriales et 8 % par l'État. A cette dépense est venue s'ajouter, en 2011, l'installation d'une voie de remisage nocturne du TGV en gare de Sedan, afin d'éviter les deux allers à vide soir et matin que nécessitait le remisage en gare de Charleville-Mézières. Le coût de l'équipement s'est élevé à 830 000 €, intégralement financés par la région et certaines collectivités territoriales ardennaises. Pour autant, bien que la desserte de Sedan soit pour l'instant reconduite, sa pérennité n'est pas assurée. La SNCF n'a pas communiqué la situation du trafic de la ligne aux collectivités territoriales concernées, alors que celles-ci s'interrogent légitimement sur les engagements de l'entreprise publique quant à la pérennité de la desserte.

3 - L'incertitude sur les retombées économiques pour les collectivités locales

a) Des engagements des collectivités sans étude préalable

La Cour des comptes a eu l'occasion de rappeler, notamment dans son rapport sur la situation et les perspectives des finances publiques de juillet 2012, ses interrogations sur la qualité des évaluations socio-économiques et financières préparatoires à l'approbation des investissements publics et sur les conditions de leur prise en compte par les décideurs publics lors de l'approbation de ces projets.

Pour la LGV Est, malgré l'importance des investissements consentis par les collectivités territoriales (737 M€³²⁶ auxquels s'ajoutent les 879 M€ des deux contrats de projet État-Région destinés au développement des dessertes), le projet n'a bénéficié d'aucune étude préalable des retombées économiques pour ces collectivités, qu'il s'agisse du projet de LGV dans sa globalité ou des dessertes nouvelles qu'elles ont demandées.

³²⁶ Soit 913 M€ après actualisation de 24 % sur la base de l'indice de prix des travaux publics (TP 01), prévue par la convention du 7 novembre 2000.

Seule la région Champagne-Ardenne, par son conseil économique et social régional, a tenté tardivement, en 2006, soit un an avant la mise en service du premier tronçon, de mener une évaluation en ce domaine. Cette étude, confiée à des universitaires de Reims, demeurait très prudente sur les retombées socio-économiques à attendre : en s'appuyant sur l'analyse de la LGV Atlantique avec ses liaisons Paris-Rennes et Paris-Nantes, elle suggérait la mise en place d'un observatoire des effets socio-économiques de la LGV Est en Champagne-Ardenne, instance qui, malgré son coût modeste par rapport aux investissements entrepris³²⁷, n'a jamais vu le jour.

b) Des bilans économiques peu convaincants

En l'absence, jusqu'à ce jour, d'un bilan d'ensemble³²⁸ des effets de la mise en service du premier tronçon, qui aurait relevé de la responsabilité de l'État, seul à même de disposer d'une vision globale des retombées économiques du projet, certaines collectivités ont tenté d'évaluer les retombées les concernant.

Ces études, menées par des acteurs dispersés (Université de Reims, centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de l'Est, agence d'urbanisme en Alsace) ne fournissent pas une vision fiable des effets économiques de l'infrastructure à grande vitesse.

Les initiatives en ce domaine se révèlent parfois peu convaincantes. Ainsi, la région Champagne-Ardenne a constitué, avec l'État, en décembre 2007, après l'ouverture de la ligne, un observatoire régional des impacts économiques et sociaux du TGV Est (ORIEST), qui a été supprimé en 2011.

De la même façon, un observatoire TGV a été organisé autour du CETE de l'Est et de la direction régionale de l'équipement de Lorraine. Une étude socio-économique a été produite en novembre 2009, mais celle-ci s'est bornée, pour l'essentiel, à décrire l'existant avant l'arrivée de la LGV.

Pour sa part, la région Alsace n'a pas directement mis en place un organisme de suivi et de mesure des impacts socio-économiques, préférant s'appuyer soit sur le CETE de l'Est, soit sur les agences d'urbanisme de Strasbourg ou de Mulhouse.

³²⁷ Entre 80 000 et 90 000 € pour la région.

³²⁸ Conformément aux dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, un bilan de la première phase de la LGV Est aurait dû être réalisé en juin 2012.

*c) Le manque d'information des collectivités territoriales sur
l'évolution du trafic*

Ces évaluations sont handicapées par la réticence de la SNCF à fournir des données précises sur les trafics, pour des raisons de secret commercial. Elle s'est limitée à fournir des statistiques de trafic générales, sans qu'aucune des villes desservies ne soit en mesure d'évaluer avec précision l'impact journalier de la desserte.

Ainsi, le département de la Marne a sollicité la SNCF, en février 2009, afin d'obtenir des informations sur le niveau de fréquentation et le type de clientèle des TGV, mais sa demande est restée sans réponse. La seule information statistique que la SNCF a communiquée à cette collectivité consiste en des données globales, de peu d'utilité pratique, sur le nombre des passagers par gare de départ et de destination et par période de voyage.

De même, pour le département de la Moselle, la SNCF communique de manière extrêmement discrète sur les fréquentations des gares et des dessertes, arguant de la prochaine ouverture à la concurrence des lignes voyageurs.

d) Un impact économique encore à mesurer

La mise en service de la LGV a indiscutablement contribué à l'accélération des liaisons entre les trois régions de l'Est et la région parisienne : en moyenne, le temps de parcours entre Paris et les villes desservies a été divisé par deux. La réduction est d'autant plus importante que le trajet est long, c'est-à-dire qu'elle est plus profitable aux destinations les plus éloignées (Strasbourg : - 54 % ; Nancy-Metz : - 45 %).

Malgré cet effet de rapprochement des régions de l'Est, les collectivités territoriales ne constatent, jusqu'à présent, qu'un modeste bénéfice économique procuré par la LGV Est. Cette faiblesse peut être due, en partie, à l'impact important, dans les trois régions concernées, de la crise économique depuis 2008. Les rares études produites, comme celle de l'Université de Reims³²⁹, n'identifient que des effets d'image et de

³²⁹ Sylvie Bazin, Marie Delaplace et Christophe Beckerich : « Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims ». Université de Reims, 2009.

³³⁰ Les ports de pêche de Lorient, Brest et Saint-Malo sont de la compétence de la région et les autres ports des départements dont ils relèvent.

dynamisme pour les collectivités concernées, qui espèrent présenter une attractivité renforcée pour les entreprises.

À ce stade, seules les villes de Strasbourg et Metz semblent, selon l'INSEE, bénéficier d'un « effet TGV » significatif, concentré notamment sur l'activité touristique. Cet effet peut néanmoins se révéler ambivalent pour le tourisme d'affaires, la diminution importante de la durée du voyage depuis Paris ayant pour effet de faire baisser le nombre de nuitées, au profit de séjours réduits à une seule journée.

Cet « effet TGV », enfin, se manifeste en bout de ligne par la très forte diminution du trafic de l'aéroport de Strasbourg Entzheim, de l'ordre d'un million de passagers par an.

e) Des gares TGV à l'origine d'importants aménagements urbains

L'arrivée du TGV a été l'occasion, pour certaines villes, de lancer d'importants programmes de restructuration urbaine. C'est notamment le cas de villes avec une gare TGV en centre-ville, comme Metz, Strasbourg, Nancy, qui leur a permis de développer leur centre historique et d'axer les principales activités sur la proximité.

Les principales villes desservies par la LGV Est ont prévu de créer, au pied de la gare, des surfaces de bureaux, des commerces et, très souvent, des hôtels ou des centres des congrès. Ainsi, Strasbourg a doublé la surface de la gare, et Metz a procédé à d'importants travaux de rénovation du centre-ville : création du nouveau quartier de l'Amphithéâtre offrant 72 000 m² de bureaux, de logements et de commerces à l'emplacement d'une ancienne friche ferroviaire, édification du Centre Pompidou-Metz, d'un centre commercial et d'une cité des congrès.

Nancy a vu la création d'un centre des congrès et d'un quartier d'affaires, avec notamment l'immeuble République comprenant une nouvelle gare, un pôle intermodal pour les transports et des immeubles de bureaux.

Reims, qui dispose d'un système « dual » avec la gare d'interconnexion TGV de Bezannes reliée à une gare en centre-ville, entame la création d'un parc d'activité autour de la première et utilise les anciennes friches industrielles autour de la seconde gare pour y implanter des bureaux.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le cofinancement de la construction de la ligne à grande vitesse Est par de nombreuses collectivités territoriales a nui à la cohérence du projet et a conduit à des choix d'investissements contestables avec le recours désormais fréquent à la participation de collectivités territoriales au financement de lignes à grande vitesse. La Cour et les chambres régionales des comptes formulent les recommandations suivantes :

Pour l'État et RFF :

- 1. veiller, en recherchant les cofinancements de collectivités territoriales pour des grandes infrastructures de transport, à préserver la logique du projet, l'optimisation du tracé de la ligne à grande vitesse et l'équilibre de son exploitation future ;*
- 2. suspendre l'exécution des travaux de la gare de Vandières jusqu'au moment où l'évolution du trafic assurera la rentabilité socio-économique du projet.*

Pour les collectivités territoriales :

- 3. limiter, en cas de cofinancement, le nombre des collectivités participantes ; privilégier et confier le rôle de chef de file à la région ;*
- 4. éclairer la participation financière des collectivités par des évaluations préalables portant sur les choix des tracés de la ligne et sur les dessertes, complétant les évaluations globales effectuées par RFF.*

Pour l'État, RFF et les collectivités territoriales :

- 5. exclure l'implantation de gares TGV en rase campagne sans interconnexion avec le réseau de transport régional.*

Pour la SNCF et RFF :

- 6. fournir une meilleure information aux collectivités territoriales sur les résultats du trafic, éventuellement assortie d'une clause de confidentialité.*
-

Sommaire des réponses

Réponse commune du ministre de l'économie et des finances et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget	493
Réponse commune de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche	494
Président-directeur général de réseau ferré de France (RFF)	497
Président de la société nationale des chemins de fer (SNCF)	498
Président du conseil régional d'Alsace	499
Président du conseil général du Bas-Rhin	501
Président du conseil général du Haut-Rhin	502
Président de la communauté urbaine de Strasbourg	504
Président de la communauté d'agglomération de Colmar	505
Président du conseil régional de Champagne-Ardenne	507
Président du conseil général de la Marne	511
Maire de Reims	513
Maire de Sedan	516
Président de la communauté de communes du pays Sedanais	517
Président du conseil régional de Lorraine	518
Président du conseil général de Meurthe-et-Moselle	521
Président du conseil général de la Meuse	524
Président du conseil général des Vosges	526

Maire d'Epinal	527
Maire de Nancy	529
Maire de Metz	530

Destinataires n'ayant pas répondu

Président du conseil général des Ardennes
Président de la communauté de communes du Pays de Commercy
Président de Mulhouse Alsace Agglomération

**RÉPONSE COMMUNE DU MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET
DES FINANCES ET DU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUPRÈS DU
MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, CHARGÉ DU
BUDGET**

Le contrôle de la Cour a révélé un manque de cohérence du projet du à un défaut de pilotage d'ensemble et des incertitudes quant aux retombées économiques pour les collectivités territoriales, en l'absence d'évaluation a priori ou de bilan a posteriori. Dans ce cadre, les recommandations de la Cour visent à améliorer la consistance du projet (suspension des travaux de la gare de Vandières, limitation des dessertes directes par TGV de gares non situées sur la ligne à grande vitesse), à rationaliser la gouvernance de ce type de projet (mise en place d'un chef de file des transports au niveau régional, évaluations préalables portant sur le choix des tracés et des dessertes), et à permettre une meilleure information des acteurs locaux (transmission d'informations sur les résultats des trafics aux collectivités).

Nous partageons la recommandation de la Cour de restreindre les dessertes à grande vitesse à leur strict domaine de pertinence, d'autant que les « Assises du ferroviaire » ont récemment mis en lumière le déséquilibre financier du système ferroviaire. Par ailleurs, nous appelons l'attention de la Cour sur le fait que sa recommandation relative à l'amélioration des évaluations a priori trouvera une réponse dans la mise en place, sous l'égide du Commissaire général à l'investissement, d'une procédure pérenne de contre-expertise des études socio-économiques menées par les maîtres d'ouvrage des grands projets.

**RÉPONSE COMMUNE DE LA MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE ET DU MINISTRE
DÉLÉGUÉ AUPRÈS DE LA MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, CHARGÉ DES
TRANSPORTS, DE LA MER
ET DE LA PÊCHE**

Le montage financier

La LGV Est européenne est le premier projet de ligne à grande vitesse sous maîtrise d'ouvrage RFF, qui a bénéficié de contributions importantes des collectivités locales, l'État et RFF n'étant pas en mesure de supporter seuls un tel investissement. Dans ce cadre, et après que l'ensemble des partenaires intéressés au projet se furent accordés sur l'opportunité de le réaliser en deux phases, le plan de financement s'est négocié sans obligation particulière imposée aux collectivités, mais dans le cadre d'un dialogue constructif visant à arrêter une répartition des participations que chacun des partenaires a jugé équilibrée.

La négociation de la seconde phase s'est d'ailleurs poursuivie sur des bases similaires, en intégrant simplement le fait que les collectivités alsaciennes devaient revoir leur taux de participation à la hausse compte tenu de l'intérêt de ce prolongement pour cette région. Dans ce cadre, le Conseil régional d'Alsace a joué un rôle moteur dans la nouvelle répartition des financements intra-régionaux.

Il nous semble nécessaire d'insister sur l'absence d'obligation, de quelque sorte que ce soit, qui s'imposerait aux collectivités, de participer, ex ante, au financement d'une ligne à grande vitesse : c'est donc sur une base volontaire qu'elles se lient par les conventions de financement. Dans ce cadre, considérer que l'État puisse leur imposer l'ensemble des dispositions de la convention ou de la consistance de l'opération ne correspond pas à la réalité.

S'agissant de la clause de retour à bonne fortune, elle avait été initiée notamment pour tenir compte des incertitudes sur les volumes de trafic qui paraissaient sous-estimés aux yeux des collectivités, et des difficultés à augmenter la capacité contributive de RFF sans remettre en cause l'équilibre de ses comptes.

Sur la base de ces considérations, lors de la négociation de la seconde phase de la LGV Est européenne, l'ingénieur général chargé de la mission de financement a proposé à l'ensemble des parties qu'une mission conjointe IGF/CGEDD établisse un montant estimatif forfaitaire de l'application de cette clause afin d'en tenir compte dans le financement de la seconde phase et d'alléger ainsi les contributions des collectivités. Cette proposition équilibrée a, in fine, été retenue par l'ensemble des parties.

Un partage au bénéfice des collectivités locales des résultats d'exploitation qui seraient au-delà des prévisions a également été prévu dans la convention de financement de cette seconde phase, sans que ne soit envisagé de retour à « mauvaise fortune » au profit de RFF. Indépendamment de l'acceptabilité discutable d'un tel mécanisme pour des collectivités qui s'associent sur une base volontaire au tour de table, un tel mécanisme aurait une justification théorique difficile : la capacité contributive de RFF a en effet été calculée en prenant en compte une marge de risque : dans les calculs les plus récents, cette marge se matérialise par un taux d'actualisation des revenus futurs, pris en compte par RFF pour le calcul de sa participation de l'ordre de 8 %, largement au-delà du coût de financement de l'établissement (égal au coût de sa dette), et même sensiblement au-delà de son coût moyen pondéré du capital (pour mémoire, celui-ci se situe, fin 2012, à environ 5,5 %). Il paraît utile de rappeler par ailleurs que le coût de l'investissement y est fixé forfaitairement, et peut être à l'avantage de RFF si le maître d'ouvrage réalise l'opération en faisant des économies.

Les études socio-économiques

Les articles L. 1511-1 et suivants du code des transports et le décret d'application n° 84-617 du 17 juillet 1984 imposent l'évaluation socio-économique des projets de plus de 83 M€. Cette évaluation est jointe au dossier d'enquête publique, et vient compléter des études socio-économiques menées plus en amont pour éclairer le dossier de débat public.

Les études relatives à la LGV Est européenne ont été réalisées dans le cadre de cette procédure ; la SNCF a participé activement à leur élaboration en fournissant les éléments de trafic et de bilan économique indispensables à la prise de décision préalable à la réalisation du projet.

Depuis 2004, l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport, mise à jour le 27 mai 2005, précise la méthodologie pour réaliser ces évaluations. Nos services travaillent actuellement à une nouvelle actualisation de cette instruction cadre. Un des axes de cette actualisation est l'intégration de nouvelles variables au calcul socio-économique afin d'étendre, si possible, le champ de l'évaluation à des grandeurs à ce stade non monétarisables. Néanmoins, indépendamment de l'évaluation socio-économique et de ses résultats numériques, le champ de l'évaluation des projets préalable à la déclaration d'utilité publique recouvre déjà l'ensemble des axes d'analyse, même si ceux-ci ne sont pas à ce stade monétarisés. Ainsi, l'étude d'impact analyse le plus finement possible l'ensemble des impacts du projet, tandis que les préoccupations d'aménagement du territoire, ou plus généralement les orientations de la politique des transports (le report modal par exemple) sont des éléments d'appréciation développés dans le dossier d'enquête, et sont pris en compte pour l'évaluation de l'utilité publique des infrastructures.

L'implantation des gares

L'implantation de la gare Lorraine à Louvigny était prévue dans la DUP, et a finalement été réalisée pour ne pas renchérir le coût du projet en réalisant une gare plus coûteuse à Vandières, déjà difficile à financer, et offrir aux lorrains des dessertes de province à province.

Les mesures conservatoires (à la charge de l'État) ont été décidées afin de ne pas compromettre la réalisation à terme d'une gare à Vandières, à l'intersection entre la LGV et la ligne classique reliant Luxembourg à Nancy. Le Conseil régional de Lorraine est maître d'ouvrage de ce projet dont la déclaration d'utilité publique a été prise par le décret modificatif n° 2011-332 du 28 mars 2011.

Plus généralement, le choix de l'implantation des gares doit répondre, comme le reste des éléments de définition d'un projet, à une analyse coût/bénéfice des différentes options envisageables. Même si le principe de localisation d'une gare TGV en intersection avec le réseau de transport régional apparaît justifié, il peut s'avérer difficilement applicable s'il on veut tout à la fois concilier le tracé le plus direct et l'aménagement du territoire, comme cela a été le cas au moment du choix de la localisation de la gare Meuse. La construction de telles gares doit alors s'envisager en lien avec les différentes autorités organisatrices de transports pour que les usagers du TGV y trouvent des services de transport adaptés à la desserte du territoire concerné.

Les dessertes par TGV de collectivités non situées sur la LGV

Le choix de la SNCF de faire circuler des TGV sur des lignes classiques et de donner la préférence à des dessertes de centre-ville provient d'un constat que la rupture de charge a un effet négatif important sur la clientèle, avec des conséquences en termes de report modal. Des analyses économétriques montrent que la clientèle peut assimiler, dans certains cas particuliers, la rupture de charge à une perte de temps pouvant aller jusqu'à une heure. Dans le cas de la LGV Est européenne, alors que le tracé de la ligne à grande vitesse passait entre les deux principales agglomérations lorraines, il n'était pas envisageable de ne pas desservir Nancy et Metz par des TGV empruntant sur quelques kilomètres le réseau classique. Le nombre croissant de voyageurs sur ces destinations illustrent parfaitement le bien-fondé d'une telle décision.

Par ailleurs, la SNCF a accepté, à la demande des collectivités, la mise en place de dessertes expérimentales qui, au fil des années suivant la mise en service, ne se sont pas toutes révélées pertinentes. Certaines d'entre elles ont d'ailleurs finalement été abandonnées. Il s'agit du travail normal de l'entreprise ferroviaire que d'expérimenter certaines liaisons pour, si les conditions de leur équilibre économique ne sont pas réunies, y renoncer le cas échéant, en concertation avec les collectivités concernées et sur la base de critères objectifs.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)

Je tiens tout d'abord à souligner qu'il revient à l'Etat d'organiser le financement public des grands projets d'infrastructure ferroviaire, devant compléter la participation financière du gestionnaire d'infrastructure en application de l'article 4 du décret 97-444. Dans le cas précis de la LGV Est, je relève que l'engagement des collectivités a été déterminant pour le lancement de l'opération.

La Cour met en évidence des adaptations du projet optimal, qu'elle juge contestables et qui seraient une contrepartie à la participation financière des collectivités. Il me paraît indispensable de prendre en considération l'effet positif sur la conduite du projet qu'a eu cette participation, traduisant une adhésion et permettant une régulation des exigences multiples qui pèsent sur le maître d'ouvrage.

Les collectivités ont ainsi contribué à la réussite d'un projet dont l'utilité publique n'est pas contestée et dont les résultats de fréquentation sont meilleurs que prévu. Je précise que RFF a bien engagé, conjointement avec la SNCF, l'établissement du bilan socio-économique prévu par la loi d'orientation sur les transports intérieurs.

Quant à l'affectation du retour de bonne fortune au financement de la seconde phase de la LGV Est européenne, elle résulte d'une proposition de l'Etat plutôt que d'une démarche de RFF. Cette proposition ayant pour but d'assurer le bouclage financier de cette opération dont la réalisation, dans la continuité de la première phase, a été demandée avec force et de manière répétée par ces collectivités.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)**

SNCF prend acte des observations de la Cour des comptes portant sur les modalités d'information des collectivités territoriales sur l'évolution du trafic. SNCF est attaché à poursuivre un dialogue constructif avec l'ensemble des collectivités desservies par la LGV Est et à leur fournir les données nécessaires à la conduite d'études visant à éclairer leur prise de décision en matière de transports publics, comme cela a déjà été le cas à plusieurs reprises.

Les dispositions du décret n° 2012-555 du 23 avril 2012 relatif à l'accès de l'État, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics à certaines informations et données sur le transport ferroviaire peuvent fournir à cet égard un cadre nouveau, adapté aux besoins et contraintes de chacun des acteurs.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE

Permettez-moi tout d'abord de regretter la tonalité générale négative de votre rapport, qui ne retient à mon avis pas suffisamment les retombées positives de l'arrivée du TGV dans l'Est de la France.

C'est en particulier le cas en Alsace, où le TGV, qui dessert uniquement des gares de centre-ville, connaît un fort succès de fréquentation, représentatif de son impact économique très positif. La dynamique touristique a par exemple été fortement renforcée, comme le prouve le fait que les hôteliers strasbourgeois avaient déjà enregistré deux ans après la mise en service du TGV une augmentation de 6 % du nombre de nuitées. Les hôteliers des autres villes d'Alsace ont également bénéficié de l'effet TGV. Les enquêtes de trafic menées en 2009 ont quant à elles démontré une augmentation de près de 15 % des échanges entre le Bas-Rhin et l'Île-de-France, en parallèle d'un basculement très net sur le mode ferroviaire et d'une diminution de 35 % des trafics routiers sur ces destinations. Les Alsaciens ne peuvent que se féliciter de ces évolutions.

Au-delà des villes directement desservies par le TGV, c'est l'ensemble de la région qui a bénéficié de cet investissement grâce à l'important développement des dessertes TER réalisé par la Région Alsace à l'occasion de l'arrivée du TGV. Cette desserte bénéficie aussi bien aux voyageurs en correspondance sur le TGV depuis les différentes villes de la région qu'aux salariés qui empruntent quotidiennement nos TER. Ainsi, depuis 2007, la fréquentation des TER en Alsace a augmenté de près de 40 %, preuve indéniable de la pertinence des choix réalisés.

Le TGV Est est l'un des facteurs déterminants de la bonne accessibilité de Strasbourg et de l'Alsace. Il joue ainsi un rôle particulièrement important pour l'attractivité économique de notre région et pour la place de Capitale Européenne de Strasbourg, siège du Parlement Européen.

Je relève, par ailleurs, des erreurs ou oublis dans le document que vous m'avez fait parvenir.

Concernant la répartition du financement au niveau infra-régional, vous estimez qu'elle n'est pas marquée d'une logique d'ensemble et que les régions n'ont pas pleinement joué leur rôle de chef de file. J'estime au contraire que la Région Alsace a bien mené son rôle de chef de file, en établissant, avec l'ensemble des grandes collectivités concernées (Conseil Général du Bas-Rhin, Conseil Général du Haut-Rhin, agglomérations de Mulhouse, Colmar et Strasbourg) des clés de financement cohérentes pour l'ensemble des deux projets LGV Est et LGV Rhin-Rhône tenant compte de l'intérêt des projets pour les différents territoires.

Par ailleurs, vous mentionnez le délai de deux ans écoulé entre la mise en service de la 1ère phase et la conclusion du plan de financement de la 2nde phase ; durant cette période, une convention relais a cependant été signée permettant de poursuivre les études et fouilles archéologiques nécessaires, tandis que cette période a permis de s'assurer que la fréquentation attendue était bien au rendez-vous avant d'engager la 2nde phase.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN

En Alsace, l'organisation du plan de financement s'est naturellement faite autour de la Région, avec l'implication des autres collectivités au prorata des services TGV dont elles escomptaient pouvoir bénéficier. C'est la raison pour laquelle le Conseil Général du Bas-Rhin et la Communauté Urbaine de Strasbourg apparaissent respectivement comme deuxième et troisième contributeurs financiers.

Cette même règle a d'ailleurs été appliquée par solidarité régionale dans le cadre du financement de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, mais les collectivités haut-rhinoises étant directement bénéficiaires, elles y ont davantage contribué.

Par ailleurs, il apparaît nécessaire de rappeler dans l'évaluation du projet a posteriori, que si les collectivités territoriales et alsaciennes en particulier, n'avaient pas cru au projet de TGV Est et n'avaient pas accepté d'y contribuer financièrement, cette ligne à grande vitesse n'existerait peut-être pas aujourd'hui. En effet, les différents experts mandatés l'ont toujours jugée non rentable, alors que cinq ans après sa mise en service le succès commercial est bien réel et ne fait pas l'ombre d'une contestation.

C'est d'ailleurs dans cette perspective de succès que les collectivités avaient demandé l'inscription de la clause de retour à bonne fortune dans la 1^{ère} convention de financement.

Par ailleurs, permettez-moi de relever que votre recommandation n° 5 à destination des collectivités territoriales me paraît en contradiction avec le principe de libre administration des collectivités et donc de leur autonomie de gestion, ainsi que de clause de compétence générale dévolue aux communes, départements et régions.

Tels sont les éléments de réponse que je tenais à vous apporter.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU HAUT-RHIN

Ainsi que vous le relevez fort justement, le projet LGV-Est a connu une longue gestation et nous avons également regretté cet état de fait.

Cependant cette situation nous semble davantage imputable aux réticences des opérateurs concernés (SNCF et RFF) craignant un manque de rentabilité du projet et par voie de conséquence une dégradation de leurs comptes, qu'aux collectivités parties prenantes au financement du projet.

Bien au contraire, les collectivités ont joué un rôle déclencheur et, à notre sens, sans leur mobilisation et leurs cofinancements le projet n'aurait probablement pas abouti.

Dans un cas comme dans l'autre, le nombre des collectivités partie prenante ne me semble pas avoir constitué un facteur de nature à retarder ou ralentir l'avancement des projets.

Limiter le cofinancement aux seules collectivités régionales ainsi qu'il est proposé dans le rapport, a l'apparence d'une mesure de bon sens et de simplification.

Il faut toutefois observer que le montant de participation financière qui est demandé peut excéder les capacités budgétaires d'une seule collectivité et dès lors conduire à des impasses ou blocages si une répartition infrarégionale n'est pas mise en œuvre.

Une répartition des financements entre plusieurs échelons de collectivités permet alors d'atténuer la charge mais suppose dans un souci d'égalité que chacun de ces échelons ait les mêmes droits dans le co-pilotage du projet et dans l'expression de ses besoins et priorités.

Il me semble d'ailleurs légitime qu'une ville devant être desservie par TGV puisse participer à l'élaboration du projet qui pourra avoir des impacts forts sur l'aménagement de son espace urbain, l'organisation des acheminements vers le point de gare TGV et sur la création de capacités d'accueil des voyageurs.

Pour ce qui concerne la présence des collectivités départementales dans les structures de suivi des projets TGV, cette dernière me semble naturelle compte tenu de la compétence « aménagement foncier » qui leur a été confiée par le législateur. Les Départements ont vocation à être étroitement impliqués, et ceci très en amont, dans les études préalables de tracés et les acquisitions foncières.

Dès lors les partenariats et montages financiers tels qu'ils ont été mis en œuvre pour la LGV-Est et la LGV Rhin-Rhône et associant toutes les collectivités concernées, ne me semblent pas devoir être écartés pour l'avenir.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE
DE STRASBOURG**

Ce document a retenu toute mon attention, et je prends acte des recommandations formulées par la Cour, notamment à l'attention des collectivités territoriales. Cette publication n'appelle, par ailleurs, pas de remarques ou de commentaires particuliers s'agissant de la Communauté urbaine de Strasbourg.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE COLMAR

Pour ce qui me concerne, je considère que l'irrigation par un réseau TGV performant de l'ensemble de notre territoire est, comme toutes les autres grandes opérations d'infrastructures (routes, aéroports, ports et navigation fluviale), un facteur décisif pour la croissance d'un pays.

Aussi, les développements sur le caractère incertain de l'impact économique du TGV Est ne me semblent pas être de mise, puisque ce type d'investissement n'est pas mené dans une logique seulement à court terme, mais surtout à moyen et long terme, de sorte d'assurer la fluidité des échanges entre les Régions et au-delà avec les autres Pays.

Au demeurant, je note que le rapport souligne, d'ores et déjà, une augmentation plus importante que prévu de la fréquentation, d'où le retour à bonne fortune sur la 1ère phase qui réduit d'autant le financement nécessaire pour la 2ème phase.

Pour Colmar, l'impact positif apparaît évident en terme d'accessibilité de notre territoire, dans la mesure où directement ou indirectement nous disposons via le TGV Est et le TGV Rhin Rhône de 21 possibilités par jour.

Au plan plus stratégique, les développements de la Cour auraient dû conduire à des conclusions et recommandations différentes de celles figurant dans le rapport, comme si le système de financement actuel des infrastructures devait perdurer.

Ce que dénonce la Cour des Comptes en termes de coût, suite aux négociations pour l'obtention des participations des collectivités territoriales pour le financement des infrastructures ferroviaires, aurait dû conduire la Cour à revenir sur ce que devrait être logiquement une démarche équilibrée d'aménagement du territoire, à savoir le financement des grandes infrastructures du pays essentiellement par l'Etat.

En effet, au-delà des coûts induits, la démarche de sollicitation des collectivités territoriales va à l'encontre de cette logique là, dans la mesure où la poursuite et l'accentuation de la part des contributions ne manqueront pas de créer de nouvelles inégalités territoriales, les Régions défavorisées ne pouvant plus suivre financièrement dans un contexte par ailleurs de stagnation des ressources.

A la limite on pourrait imaginer un cofinancement limité à l'Etat et aux Régions, ce qui répond à la préconisation d'une réduction du nombre de contributeurs, mais en ce cas, il faut que l'Etat redonne aux Régions des marges de manœuvre au plan fiscal (leur autonomie fiscale a été réduite à 12 % suite à la suppression de la taxe professionnelle), de sorte de leur

permettre d'avoir les moyens de contribuer à la réalisation des équipements structurants.

Dans une telle perspective, je trouverais opportun que les taux de la Cotisation à la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) de 1,5 % maximum puissent être définis non pas au niveau national, mais au niveau de chaque Région, avec pour chacune d'entre elles la possibilité de moduler les taux sur la valeur ajoutée en raison des grands projets d'infrastructures à mener sur leur territoire, le surcroît de ressources étant affecté à la collectivité régionale et non pas également aux Départements et Communautés.

Au plan philosophique, la formule aurait le mérite de lier l'évolution fiscale à des projets concrets pour le développement, et partant de recevoir l'aval du monde économique, puisque porteur de potentialités d'accroissement de l'activité.

Corrélativement, par rapport à la notion d'aménagement du territoire, il conviendrait d'étager les taux de participation des Régions au regard de leur richesse respective.

Au plan macro-économique, dans une période d'assèchement des finances de l'Etat, un tel dispositif limiterait les risques d'un décrochage de notre pays en matière d'investissements porteurs de développement et partant de notre compétitivité vis-à-vis de nos voisins européens.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL
DE CHAMPAGNE-ARDENNE**

Je regrette la tonalité générale du rapport qui, dans le libellé de ses rubriques comme dans ses développements, laisse globalement à penser que l'intervention des collectivités au financement du projet en aurait fragilisé le pilotage, retardé la mise en œuvre et fait perdre la cohérence, que les régions n'auraient pas pleinement joué leur rôle de chef de file des co-financiers et que, in fine, le montage retenu aurait conduit à des choix d'investissements hasardeux, à la pérennité incertaine et faisant peu de cas des possibles retombées économiques.

Je tiens à rappeler que le meilleur moyen pour garantir sa cohérence globale à un projet d'une telle dimension aurait été que l'Etat, à travers son établissement RFF, assume ses responsabilités de maître d'ouvrage financeur. Dès lors que le nouveau gestionnaire du réseau conditionnait, pour la première fois, la réalisation cette ligne à grande vitesse à des concours financiers des collectivités territoriales, il ne faut pas s'étonner de voir un grand nombre de ces dernières se positionner pour permettre la conduite à bonne fin d'une infrastructure dont l'existence en d'autres endroits du territoire national avait démontré les effets bénéfiques. Je me demande d'ailleurs, au cas où l'Etat aurait décidé en toute souveraineté du tracé, ce qu'aurait pu apporter à la Champagne-Ardenne une traversée du seul département de la Marne par l'axe traditionnel Paris/Strasbourg (empruntant la vallée de la Marne) en tenant à l'écart la desserte de l'un des deux principaux bassins de population de la Région.

En ce qui concerne la desserte directe régulière par le TGV de gares non situées sur une ligne à grande vitesse, il faut se rappeler, qu'au milieu des années 1980, le système TGV était présenté par la SNCF avec pour atouts :

- la compatibilité avec les infrastructures du réseau existant permettant d'atteindre directement des gares situées sur des lignes raccordées aux infrastructures à grande vitesse ;

- la spécialisation des lignes à grande vitesse excluant le fret et la circulation à vitesse homogène.

Le concept TGV a ensuite évolué vers une exploitation disjointe du réseau qui me semble antinomique avec un aménagement équilibré des territoires.

La preuve de la pertinence de la stratégie impulsée par les collectivités territoriales et du tracé nord est que l'histoire leur a donné raison plus vite que prévu : en effet, si l'appel au concours financier des collectivités territoriales visait, à l'origine, à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la durée d'amortissement de

l'investissement, comme l'écrit la Cour, dès 2011, la fréquentation de la ligne s'est révélée supérieure aux attentes de RFF ouvrant le droit à faire jouer la clause de retour à bonne fortune au profit des collectivités territoriales à hauteur de 122 M€.

Sur le plan de l'investissement, il n'a jamais été prouvé que le tracé par la vallée de la Marne aurait pu conduire à des coûts moindres que celui passant par Reims, aucune étude de coût n'ayant été réalisée sur d'autres tracés possibles avec le même niveau de détail, incluant, par exemple, les mesures environnementales compensatoires des impacts du passage de la LGV au cœur du vignoble champenois entre Château Thierry et Châlons-en-Champagne.

Je récusé donc, pour ma part, le terme de surenchère entre collectivités. Que la complexité et la durée du montage financier soient proportionnelles au nombre de partenaires associés sont également des évidences. Imaginer que des collectivités participent au financement d'un projet au point d'en être la deuxième source de financement derrière l'Etat sans exprimer de revendications à la hauteur de leur quote-part est une vue de l'esprit. C'est surtout faire fi de leur volonté d'exercer leurs responsabilités en matière d'aménagement stratégique du territoire. Cette notion est totalement absente du projet de rapport de la Cour, de même qu'il ignore la mission d'intérêt général jouée par l'institution régionale Champagne-Ardenne dans son souci de faire bénéficier, vers le nord et vers le sud, l'ensemble du territoire champardennais des effets de la ligne LGV tout en contribuant à sa réalisation.

Ainsi, le rapport passe totalement sous silence la décision volontariste des Régions concernées d'assumer les conséquences du retrait de la SNCF de la desserte de la liaison Bar-le-Duc/Paris par la vallée de la Marne ou de celle allant de Reims à Charleville-Mézières au lendemain de la mise en service commercial de la LGV Est, en juin 2007.

En effet, alors que des trains « corail » assuraient, à hauteur de 13 allers-retours par jour, la desserte de Châlons-en-Champagne, l'ouverture de la ligne LGV Est a donné lieu à une mise à la charge des trois Régions principalement concernées (Lorraine, Champagne-Ardenne et Picardie) le portage financier, conventionnellement réparti entre elles, du maintien de 11 allers-retours, 2 étant complémentaires assurés par TGV. La liaison Bar-le-Duc/Paris-Est est aujourd'hui pérennisée grâce au TER interrégional « Vallée de la Marne ». La compensation apportée par l'Etat au titre de l'article 127 de la loi solidarité et renouvellement urbain ayant été considérée insuffisante, la Région Champagne-Ardenne a introduit un recours devant le tribunal administratif de Paris.

Dans le département des Ardennes, la recomposition des dessertes à l'initiative de la Région, conséquence directe de la mise en service commercial de la LGV, a conduit à un transfert sur les TER de liaisons

initialement assurées par trains « corail », faute de quoi les habitants de Charleville-Mézières, n'auraient plus bénéficié que de deux allers-retours quotidiens avec Paris.

S'agissant de la défense des intérêts de la partie sud de la région dans l'Aube et la Haute Marne, la Cour ne fait aucunement référence au fait que le Conseil régional a conditionné son engagement financier sur la LGV-Est à la modernisation de la ligne Paris/Troyes/Culmont (dite ligne 4), et que l'engagement financier de la Région pour la deuxième phase de la LGV est directement conditionné à l'électrification Paris/Troyes, seule ville du bassin parisien à n'être pas reliée à la capitale par une voie électrifiée. En clair, les appels de fonds faits par RFF à la Région Champagne-Ardenne seront versés à due concurrence de ceux engagés par RFF sur cette ligne 4.

Enfin le rapport de la Cour néglige l'importance qu'a eue, dès 2007, la gare d'interconnexion de Reims-Bezannes sur la recomposition de l'offre TER sur une grande partie du territoire régional. A partir de « l'étoile de Reims » sont irrigués les départements des Ardennes, de la Marne et, au-delà, les régions voisines de Picardie et du Nord-Pas de Calais. Il est, dans ces conditions, navrant de lire dans le rapport de la Cour que « la participation de Reims au cofinancement de la LGV apparaît comme le produit d'un combat contre le projet initial ». Sans la gare interconnectée de Reims-Bezannes, la Champagne-Ardenne devrait se contenter de regarder les trains traverser son territoire à grande vitesse. Quelle collectivité aurait proposé de s'investir financièrement au service d'un tel objectif ? Comme le souligne trop modestement le rapport de la Cour, la création de cette gare est porteuse d'un projet urbanistique d'envergure par les autorités locales incluant la création d'un parc d'activité en plein développement et au sein duquel prend par exemple également place le regroupement sur le site universitaire de Croix Rouge, à immédiate proximité de la gare de Bezannes, du campus scientifique du Moulin de la Housse, situé à l'opposé de la ville.

Le montage d'un tel projet, intégrant pour la première fois de l'histoire du TGV une intervention financière des collectivités territoriales situées sur son long tracé, ne saurait se résumer à une approche strictement comptable. L'analyse doit de prendre en compte la dimension stratégique qui peut être valorisée de l'arrivée d'un tel équipement structurant sur un territoire. Telle est la démarche qui a inspiré les collectivités territoriales de Champagne-Ardenne, sous l'impulsion de l'institution régionale, afin de faire de l'arrivée du TGV, non seulement une chance pour le bassin rémois mais aussi une occasion, notamment par la recomposition des dessertes et une interconnexion repensée avec le réseau TER à partir de « l'étoile de Reims », de bénéficier à l'ensemble du système de transport de voyageurs ferroviaire régional, bien au-delà du seul tracé de la ligne.

Quant aux remarques de la Cour sur l'adaptation des gares à l'accueil du TGV (hors Reims-Centre) les travaux ont consisté à des mises en état et des mises aux normes d'accessibilité pour les personnes

handicapées, travaux qui étaient indispensables pour respecter la loi de 2005. Il n'y a donc pas lieu de lier aussi directement que le fait la Cour investissement sur les gares et dessertes par TGV.

La complexité de ce montage, sa lenteur, ne sont jamais que la contrepartie de sa nouveauté et de la multitude des partenaires impliqués dans sa construction. Tel que conventionnellement organisé, il assure aux collectivités parties prenantes une visibilité financière sans doute mieux garantie que la formule des partenariats public/privé, laquelle semble être appelée à devenir la nouvelle voie de réalisation d'opérations d'envergure du type lignes à grande vitesse.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MARNE

C'est avec la plus grande attention que j'ai pris connaissance de ce document. Celui-ci dresse en effet une analyse de la participation des collectivités territoriales au financement de ce projet et formule un certain nombre de recommandations aux différents acteurs concernés.

Avant la publication de ce rapport et conformément aux articles L. 143-10 et R. 136-1 du Code des juridictions financières, vous sollicitez une éventuelle réponse aux observations que vous avez formulées.

Le Conseil Général de la Marne, associé à l'Etat, RFF, l'Union Européenne, le Luxembourg et seize autres collectivités territoriales d'Ile de France, de Champagne Ardenne, de Lorraine et d'Alsace, se mobilise depuis maintenant plus de vingt ans pour la réalisation de la ligne à Grande Vitesse Est Européenne.

En effet, ce projet a été présenté pour la première fois devant notre Assemblée Départementale le 23 octobre 1989 par M. Philippe ESSIG. A cette occasion, le Président de la SNCF, estimant cette opération peu rentable, avait proposé un subventionnement sur fonds publics réunissant non seulement l'Etat mais également les collectivités territoriales. Il s'agissait alors d'un type de financement inédit qui avait fait réagir bon nombre d'élus. Cette proposition associant les collectivités territoriales avait été considérée pour beaucoup, comme l'abandon par l'Etat d'une part de ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire.

A cette époque, les régions ont été sollicitées à hauteur de 1,5 milliard de francs pour l'Alsace, 1 milliard pour la Lorraine et 0,5 milliard pour la Champagne Ardenne. Pour mobiliser de tels fonds, il a été nécessaire de rassembler plusieurs financeurs sur chacun des territoires traversés par la LGV. Par la suite, le projet a même été scindé en deux phases afin d'étaler les coûts très élevés, liés à sa réalisation.

S'agissant du Conseil Général de la Marne, la clé de financement initialement décidée en 1989, prévoyait une participation s'élevant à 0,44643 % des dépenses d'infrastructure. Pour la réalisation de la première phase, sa part a en réalité atteint 0,8 % (et non pas pas 0,7 % comme il est indiqué dans le rapport), soit 31 M€. De même, pour la seconde phase, notre taux de contribution reste identique.

Aussi pour compenser leur participation financière non négligeable, vous comprendrez aisément que les collectivités territoriales se soient battues pour obtenir certaines contreparties, notamment en matière de desserte. Certains des ajustements demandés sont peut être critiquables d'un point de vue strictement comptables mais avaient généralement pour objectif d'apporter un service de plus grande qualité aux usagers.

Aussi, lorsqu'il est considéré dans le rapport que « la recherche des cofinancements et la compétition entre les collectivités pour l'accès au TGV ont fragilisé le pilotage du projet » et que « celui-ci a perdu en cohérence, s'agissant en particulier de l'optimisation du tracé de la ligne, tandis qu'étaient avalisés des choix d'investissements critiquables », je souhaiterais y apporter une nuance.

Certes le montage financier de cette opération s'est révélé complexe et a sans nul doute contribué à retarder sa mise en œuvre. Cela a par ailleurs induit des coûts supplémentaires. De même, il est possible que certains choix d'investissements apparaissent discutables. S'agissant de la Marne, je tiens tout de même à souligner que la modification du tracé de la LGV passant par Reims plutôt que Châlons en Champagne a permis d'offrir une desserte à un plus grand nombre d'usagers potentiels. Cette décision a sans doute contribué à améliorer la rentabilité de la LGV, qui aujourd'hui, se révèle supérieure aux prévisions initialement faites par la SNCF.

Je voudrais également ajouter que je partage votre analyse concernant la « clause de retour à bonne fortune » prévue dans la convention de financement de la première phase. Cet intéressement au profit des collectivités territoriales sur les résultats de l'exploitation de la ligne, semblait à l'origine, peu risqué pour l'Etat et RFF. Toutefois, lorsque ces derniers ont été contraints de l'appliquer, aucune communication n'a été faite aux régions sur le détail des calculs. Le montant a été unilatéralement défini sans que l'on puisse le vérifier, puis a été directement réaffecté au financement de la deuxième phase. Les collectivités n'en ont finalement pas véritablement bénéficié. Fort de cette expérience, l'Etat et RFF ont modifié les modalités de cette clause lors de l'élaboration de la convention relative à la deuxième phase.

En outre, j'observe que le rapport ne souligne pas le fait que le taux de participation des collectivités est resté identique entre la première et la seconde phase de la LGV alors que le taux de rentabilité interne minimum fixé par l'Etat pour les grands équipements est passé de 8 % à 4 %. Un courrier en ce sens a d'ailleurs été envoyé en 2006 par le Conseil Général de la Marne à Messieurs WINTER et LIEBERMANN. A noter que le taux de rentabilité interne de la LGV a été évalué initialement entre 3 à 4 %, estimation qui à l'analyse de l'activité réelle du TGV Est pour la première phase, montre qu'il a été très largement minoré. Ainsi et pour le moins, la « clause de retour à bonne fortune » aurait dû, comme le souligne le rapport, permettre l'amortissement des participations des collectivités pour la seconde phase.

**RÉPONSE DE LA MAIRE DE REIMS, PRÉSIDENTE DE LA
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE REIMS MÉTROPOLE**

Je souhaite porter à votre connaissance un certain nombre de remarques :

Je souhaite en effet rappeler les motivations qui ont conduit très naturellement la Ville de Reims et la Communauté d'agglomération de Reims Métropole à participer respectivement à hauteur de 81 et 65 millions d'euros à la construction de la ligne LGV Est.

Comme tout grand projet d'infrastructure lourde, la LGV Est pèsera durablement sur l'aménagement du territoire national : le choix du tracé, pris à un moment précis, structure ensuite pour des décennies l'organisation du territoire. Aussi était-il absolument nécessaire que Reims saisisse cette opportunité. Ce pour plusieurs raisons.

1) En matière de développement économique et démographique

Comme vous le rappelez, le tracé originel de la LGV reprenait celui de la ligne historique Paris-Strasbourg et ne prévoyait donc pas de desserte directe de Reims.

L'agglomération rémoise est pourtant, incontestablement, la première métropole de la région Champagne-Ardenne, la porte d'entrée du grand nord-est.

Regroupant près de 220 000 habitants, pôle universitaire régional, elle concentre également plus du quart des emplois régionaux sur son territoire.

Si à elle seule la desserte TGV ne conditionne pas le développement économique futur du territoire, elle y contribue grandement. L'arrivée et le passage du TGV ne pouvait que renforcer l'attractivité, la dynamique de développement de l'agglomération rémoise et affirmer Reims comme métropole du grand quart nord-est. Ce d'autant que le territoire rémois n'est pas desservi par voie aérienne.

L'« effet TGV » pour le développement du bassin rémois s'est traduit très concrètement.

Le TGV a considérablement multiplié les échanges professionnels entre Reims et Paris, qu'il s'agisse de migrations d'actifs quotidiennes ou bien d'allers-retours plus ponctuels. J'en veux pour preuve la très forte fréquentation des TGV, qui sont souvent complets, et ceci dans les deux sens de rotation. La SNCF en a d'ailleurs tiré les conséquences en déployant depuis quelques semaines des rames duplex pour faire face à l'affluence.

La gare de Champagne-Ardenne TGV s'est par ailleurs accompagnée d'un ambitieux projet de développement urbain autour de cette gare : la zone d'activité de Bezannes est aujourd'hui en plein essor et constitue l'un des principaux territoires d'expansion de l'agglomération.

L'arrivée du TGV a également sans nul doute pesé fortement dans les décisions de prestigieux établissements universitaires et des unités de recherches de renom de s'implanter à Reims et alentours : Ecole Centrale, Agro-Paris Tech, ou encore Sciences-Po qui a choisi de faire du campus de Reims son principal campus délocalisé avec plus de 1 800 étudiants à moyen terme.

2) En matière d'aménagement du territoire et de politique de transport propre

La création d'une nouvelle gare, Champagne-Ardenne TGV, à Bezannes, dans le périmètre de la Communauté d'agglomération de Reims Métropole, a également eu de nombreux effets positifs pour le bassin rémois.

Cette gare permet d'abord aux habitants du bassin rémois, et largement au-delà de se rendre, sans passer par Paris, dans de nombreuses destinations (Bordeaux, Nantes, Rennes, Lille, Strasbourg, Aéroport de Roissy).

Elle a également été à l'origine d'une large recomposition de l'offre TER sur une grande partie du territoire régional. Elle est en effet reliée aux lignes TER, et permet d'irriguer à ce titre les départements de la Marne et des Ardennes, et au-delà les régions voisines de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais.

Enfin, la gare de Bezannes n'a rien d'une gare isolée « au milieu du désert ». Les voyageurs peuvent rejoindre en une dizaine de minutes le centre de Reims grâce à une navette TER régulière mais surtout grâce à la ligne B du tramway de Reims Métropole. La gare est également à proximité immédiate du nœud autoroutier A4/A26.

Prétendre que cette gare était inutile ou trop coûteuse n'est donc pas fondé. J'en suis d'autant plus persuadée, que sans cette gare à Bezannes, et la mobilisation des collectivités territoriales pour mener à bien ce projet, le risque aurait été fort grand que très peu de TGV s'arrêtent finalement à Reims.

Enfin, dès lors que le principe du cofinancement de la ligne par les collectivités territoriales était acté, et constituait même une condition sine qua non de réalisation de la ligne, les collectivités territoriales parties prenantes ne pouvaient que négocier des contreparties à leur engagement.

Inauguré par la construction de la LGV Est, le cofinancement des lignes à grande vitesse par les collectivités territoriales s'est depuis confirmé (Rhin-Rhône, SEA, Bretagne-Pays de la Loire).

On peut regretter une telle orientation, en estimant que la construction de telles infrastructures, structurantes pour notre territoire relève avant tout de l'Etat, garant de l'équilibre et de l'égalité entre les territoires, axe sur lequel la Cour n'a pas choisi de porter son regard critique. Néanmoins, dès lors que les collectivités territoriales en sont devenues des financeurs primordiaux, souvent d'ailleurs contre leurs convictions premières, on ne peut leur reprocher leur interventionnisme dans le projet, dont elles cherchent à tirer le meilleur pour leur propre territoire.

Dans le cas de la LGV Est, cette participation des collectivités ne me semble pas avoir conduit à une fragilisation du pilotage du projet et à des choix d'investissements critiquables, comme la Cour l'écrit dans son rapport. Il me semble qu'au contraire l'ensemble des collectivités parties prenantes ont se réunir et rendre possible un projet stratégique d'aménagement au service de leur territoire, mais au-delà du projet qui relie l'Allemagne à Paris.

Je ne peux donc que regretter les critiques émises par la Cour des Comptes qui ne s'est pas attachée aux motivations profondes qui ont conduit la Ville de Reims, Reims Métropole, mais aussi toutes les collectivités concernées à s'impliquer dans la construction du projet et à participer financièrement à sa réalisation.

Voici les éléments dont je tenais à vous faire part.

RÉPONSE DU MAIRE DE SEDAN

Si le mode de financement du TGV Est associant les collectivités territoriales à l'Etat à et RFF peut légitimement susciter remarques et interrogations, il représentait un obstacle sur lequel les collectivités ardennaises ne pouvaient en tout état de cause pas s'arrêter.

Le déclin démographique de notre département, qui impacte en premier lieu les pôles urbains que sont Sedan et Charleville-Mézières, imposait et impose toujours que tous les ressorts traditionnels de l'attractivité d'un territoire soient utilisés et exploités pour fixer la population sur place, favoriser le retour de nos étudiants et faciliter la venue des nouveaux investisseurs. En l'espèce, la desserte TGV des Ardennes était indispensable à la survie de nos bassins de vie.

Sur la réalité du besoin, les décisions récentes de la SNCF tendent à le confirmer.

L'aller-retour quotidien TGV avec Sedan a été pérennisé par la SNCF. Sedan a même obtenu le prolongement d'une seconde liaison TGV A/R quotidienne. Parallèlement afin de répondre à la demande de la clientèle professionnelle de plus en plus nombreuse voyageant entre Paris, Reims et les Ardennes, le nombre de places offertes sur les TGV en créneau de pointe a été augmenté par l'affectation d'un nouveau matériel TGV à deux niveaux, permettant d'offrir 500 places supplémentaires par jour.

Sur le niveau de l'engagement financier de notre collectivité, je tiens toutefois à vous préciser qu'il est faux d'affirmer que nous finançons aujourd'hui le déficit d'exploitation de la desserte. Par contre, les collectivités du bassin et la Région ont accepté de financer les travaux permettant le stationnement de nuit des rames TGV. Cette solution a permis en effet de limiter le déficit d'exploitation inévitable en bout de ligne mais qui était aggravé considérablement par les allers-retours à vide des trains matin et soir entre Sedan et Charleville.

Les collectivités ont toujours refusé de compenser un déficit dont elles n'ont aucun moyen d'apprécier la réalité.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DU PAYS SEDANAIS**

Je souhaite relativiser votre appréciation sur les engagements de la SNCF s'agissant de la pérennité de la desserte de Sedan, évoquées dans le rapport.

En effet, si nous avons du mal à avoir des garanties de pérennité dans le cadre de la première phase d'investissement, la SNCF nous parlant d'expérimentation sur 2 années, ces garanties ont été confortées après le financement de la voie de remisage.

Nous avons donc tout mis en œuvre pour assurer cette pérennité et cela s'est traduit par de bons niveaux de fréquentation (pour une fin de ligne) à tel point qu'il est difficile de trouver des places au départ de Sedan.

Enfin, la SNCF s'engage dans une seconde desserte TGV de Sedan et met en place des rames double capacité.

Des doutes sur la pérennité de la desserte de Sedan ne sont, à mon avis, pas de mise.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE

J'ai procédé à une lecture attentive de ce document et vous prie de trouver ci - dessous quelques commentaires et précisions.

1. En réponse au point 1.a) du projet de rapport où il est spécifié qu'un délai de deux ans a été observé entre la fin du chantier de la première phase et la signature de la convention de financement de la seconde phase.

Il convient de préciser qu'un protocole d'accord financier a été signé par les différentes collectivités dès 2007 (en mars 2007 pour le Conseil Régional de Lorraine) pour permettre la prise en charge, sans interruption, des missions de maîtrise d'œuvre, des études de projet, de la passation des marchés et la surveillance des travaux, des études de déviation de réseaux, de la préparation et du suivi des procédures d'autorisation préalable, des diagnostics archéologiques, et d'une première partie des prestations d'archéologie préventive.

Le délai de deux années qui est évoqué a donc été mis à profit pour engager les étapes préparatoires de la seconde phase du projet.

Ce délai a également permis de mesurer globalement l'évolution du trafic sur la LGV Est lors de ses deux premières années de service.

2. En réponse au point 1.d) du projet de rapport où il est spécifié que les 122 M€ du retour à bonne fortune ont été rapidement affecté par RFF au financement des travaux de la deuxième phase.

La Région partage l'avis de la Cour des Comptes concernant les conditions insatisfaisantes entourant les modalités de calcul du montant du retour à bonne fortune.

Toutefois, les conditions de l'affectation de la somme correspondant au retour à bonne fortune a fait l'objet d'un accord de la part des trois régions, dans le cadre des réunions de négociation qui ont été organisées par l'Etat et RFF avec l'ensemble des cofinanceurs.

3. En réponse au point 2.a) du projet de rapport

3.1 Il est spécifié que la Région Lorraine s'est désengagée du financement des navettes routières reliant Nancy et Metz à la gare Lorraine TGV.

La desserte de la gare Lorraine TGV a été construite dès juin 2007 en mutualisant les moyens mobilisés pour celle de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine. Un système de cadencement à l'heure a été mis en place pour relier chacune des deux agglomérations à ces deux équipements.

Ce mode de transport n'étant pas dédié à l'acheminement des passagers de la SNCF en Gare Lorraine TGV, la SNCF a refusé d'intégrer

cette offre de transport dans ses logiciels de vente et de réservation de titres de transport.

L'impossibilité de suivre les réservations TGV qui en a découlé, a contribué à générer des situations de surcharge ou d'attente prolongée pour certains usagers en Gare Lorraine.

De surcroît, le système cadencé de dessertes mis en place ne permettait pas d'attendre les usagers en cas de retard des TGV ou des vols desservant l'aéroport régional.

La Région a donc fait le constat que le service était rendu dans des conditions insatisfaisantes, et a fait le choix de laisser à la SNCF la responsabilité d'acheminer les usagers du TGV jusqu'à la Gare Lorraine TGV.

3.2. La Région souhaiterait que soit précisé, dans la présentation de l'avancement des procédures faite par la Cour des Comptes, que le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du Conseil d'Etat signé par le 1^{er} ministre en date du 29 mars 2011.

3.3. Le projet de texte indique que « le coût de construction de la gare à Vandières est, quant à lui, estimé à 88,8 M€, à la charge de différentes collectivités territoriales lorraines ».

Il est nécessaire de rappeler que l'Etat s'est engagé à hauteur de 38 M€ dans le cadre du CPER et de la convention de financement de la phase 2 de la LGV.

Sur le financement, le rapport est ambigu sur la participation des collectivités territoriales considérée soit comme un atout soit comme un inconvénient.

3.4. Il est mentionné, dans le projet de rapport, que : « la Gare Lorraine TGV devrait s'élever à 156 M€ ».

Comme évoqué lors de précédents échanges avec la Chambre Régionale des Comptes Champagne-Ardenne-Lorraine, il ne s'agit pas de la réalisation d'une gare mais du transfert d'une gare voyageur et de la reconversion, à terme, de la gare de Louvigny en fret, autour de fonctions logistiques en voie de développement sur le secteur en intégrant les potentiels de développement de l'aéroport régional.

On ne peut donc cumuler l'ensemble des coûts de ces deux gares pour déterminer un coût total de l'implantation d'une gare TGV en Lorraine.

Celle-ci s'inscrit au demeurant dans l'objectif de mise en place au niveau régional d'un schéma multimodal de transport connectant les infrastructures régionales (plateforme multimodale des ports lorrains, gare fret de Louvigny, aéroport régional, gare voyageurs de Vandières, LGV).

Ainsi, les coûts estimés sont de deux natures :

Pour la gare « voyageurs » de Vandières : les mesures conservatoires (23,6 M€) financées par l'Etat (conformément au protocole additionnel) + le coût estimé (88,7 M€, valeur 2007) ; soit un coût total de 112,3 M€ ;

Pour la gare fret de Louvigny : le coût de la gare transitoire (39 M€ dont l'installation de points de changement de voie et de garage nécessaires à l'exploitation de la LGV - peu importe le site d'implantation de la gare -) + le coût de la reconversion (4,7 M€) ; soit un coût total de 43,7 M€.

4. En réponse au point « Conclusion et recommandations » du projet de rapport où la Cour des Comptes recommande à l'Etat et à RFF de suspendre l'exécution des travaux de la gare de Vandières jusqu'au moment où l'évolution du trafic assurera la rentabilité socio-économique du projet.

Outre le fait que cette recommandation semble s'appuyer plutôt sur une question d'opportunité, la Région Lorraine se doit de s'étonner d'une recommandation qui va à l'encontre d'une DUP prise par le Premier Ministre, après avis du Conseil d'Etat, et qui a acté la rentabilité socio-économique du projet.

L'étude socio-économique, réalisée dans le cadre de l'enquête publique, a d'ailleurs démontré cette rentabilité en fixant le taux de rendement interne à 6,2 % soit plus de deux points au-dessus des préconisations du Commissariat Général.

Par ailleurs, rappelons que de manière générale, la mise en œuvre de la première phase de la LGV Est a eu des résultats commerciaux supérieurs aux prévisions établies par les acteurs du transport national.

De plus, la gare de Vandières a déjà fait l'objet de mesures conservatoires à hauteur de 23,6 M€.

On note, dans le même temps, que la Cour des comptes recommande d'exclure l'implantation de gares TGV en rase campagne, sans interconnexion avec le réseau de transport régional.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Est évoqué le fait que les trois régions concernées n'ont pas joué un rôle de chef de file. Si la question d'un chef de file est particulièrement judicieuse, notamment au regard de la préparation de l'acte III de la décentralisation, à aucun moment, tant dans la phase de négociation de la 1^{ère} et de la 2^{ème} phase que dans la mise en œuvre du projet, il n'a été proposé un chef de filat régional. Bien au contraire, c'est toujours un représentant de l'Etat qui a animé le projet.

En revanche, l'esprit « du pacte lorrain de financement » était bien celui de la reconnaissance du chef de file régional, cela se traduit également dans les informations « privilégiées » données par la SNCF ou RFF au conseil régional dans le cadre des réunions techniques préalables au comité de pilotage.

Dans un autre paragraphe : Je partage l'avis évoqué constatant que la clause d'intéressement pour la 2^{ème} phase a été calculée selon des modalités moins favorables aux collectivités et je le regrette, mais je vous confirme que dans les premiers temps de la négociation de la 2^{ème} phase, le représentant de l'Etat avait écarté toute nouvelle clause d'intéressement. Il a fallu l'énergie et la cohésion de l'ensemble des collectivités pour obtenir cette reconduction.

Dans le rapport : concernant la gare de Vandières, je précise que le protocole additionnel prévoyait la réalisation d'études. Menées par le Conseil régional, elles ont débouché sur une nouvelle décision en Conseil d'Etat confirmant l'utilité publique de cette gare, par décret en date du 29 mars 2011. A cet effet, je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, copie de 2 délibérations du conseil général.

La 1^{ère} délibération a fait l'objet de débats en session du 22 octobre 2009. Centrée sur la gare de Vandières elle a été mise à disposition dans le cadre de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28 septembre au 29 octobre 2009. Avec la réalisation de Vandières, lieu où le fer croise le fer, on privilégie une infrastructure favorisant la connexion de l'ensemble du réseau national TGV à celui des trains express régionaux (TER) qui irrigue la Lorraine et on conforte la mobilité durable des habitants.

En ce sens, ce projet est en complète cohérence avec la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement dans la mesure où il favorise l'inscription de la Meurthe-et-Moselle dans une politique de mobilité durable.

- à l'échelle internationale en facilitant l'accès aux capitales européennes ;

- à l'échelle interrégionale par la connexion avec les capitales régionales du réseau TGV : Strasbourg, Bordeaux, Nantes, Rennes, Lille) ;

- à la maille régionale et intra-départementale par l'interconnexion TGV/TER et TER/TED (Transport En Département).

Cette décision est donc un acte réfléchi et responsable, confirmée par l'analyse prospective réalisée par la DATAR en 2003 qui dans son scénario du développement durable évoque la localisation à Vandières de la « gare d'interconnexion province-province ».

La seconde délibération prise lors de la session du 25 juin 2012 confirme la stratégie développée par le conseil général depuis près de 15 ans sur ce que nous appelons l'espace central métropolitain Metz-Nancy Lorraine.

Partant du constat Régional et Grand Régional que ni la Lorraine ni la Grande Région ne comprennent de métropole de taille européenne, les exécutifs lorrains et ceux de la Grande Région ont décidé de construire une Région Métropolitaine Polycentrique et Transfrontalière (RMPT) telle que prévue par l'Union Européenne en vue de :

- renforcer la cohésion interne de la Grande Région ;
- développer son positionnement européen ;
- améliorer l'accès au savoir en renforçant les réseaux de formation et de recherche ;
- consolider le rayonnement et l'attractivité internationale de la Grande Région.

A cet effet, il paraît indispensable d'organiser l'espace reliant les agglomérations de Metz et Nancy et d'y favoriser une inter-territorialité des projets et des hommes. La gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières s'appuyant sur l'aire urbaine de Pont à Mousson sera l'un des moteurs de ce projet :

- confortant la position de carrefour européenne de la Lorraine point de rencontre des flux logistiques Nord-Sud et Est-Ouest,

- mobilisant un espace déjà doté d'équipement et d'emplois métropolitains : institutions publiques (EPF, CRT ...), grands sièges sociaux (Pont à Mousson SA), et d'importantes zones d'activités (Gondreville, Toul Rosières, plateforme multimodale de Nancy-Frouard, Zone régionale de Lesménils-Bouxière, zone du cheval blanc),

- valorisant les qualités environnementales et les espaces naturels préservés au cœur du Parc naturel régional de Lorraine.

- paragraphe 3-a : Autant je partage l'incertitude existant sur les retombées économiques pour les collectivités locales, autant je maintiens

qu'il n'était pas du ressort des collectivités co-financiers de la LGV Est de financer des études préalables dans la mesure où elles ont implicitement financées les études liées aux dossiers de DUP. En Lorraine, des investigations ont cependant été menées par APEILOR, instance régionale, dont c'était la compétence. Il importe cependant que des bilans puissent continuer à être faits comme vous le proposez, animés par la Région dont le chef de file en matière de développement économique devrait être confirmé.

Dans le rapport : concernant la conclusion et les recommandations et au regard des éléments déjà rappelés précédemment sur les motivations de construire Vandières, j'ai du mal à comprendre le paradoxe existant entre l'appel qui a été fait par l'Etat aux financements des collectivités parce que le TRI (Taux de Rentabilité Interne) de la LGV-Est était jugé insuffisant et la recommandation faite dans ce rapport de suspendre l'exécution des travaux de la gare jusqu'au moment où l'évolution du trafic assurera la rentabilité socio-économique du projet.

D'abord, le trafic actuel sur la LGV EST, largement supérieur aux estimations initiales, confirme combien les prévisions de trafic sont difficiles à estimer. Ensuite, je vous indique que la fréquentation de la gare lorraine est déjà de 600 000 passagers et que la connexion TER devrait encore favoriser son accessibilité à de nouveaux voyageurs. Enfin, l'étude socio-économique réalisée dans le cadre de l'enquête publique a mis en évidence un TRI de 6,2 % supérieur à celui estimé de la LGV EST. En outre, je rappelle que ce projet a fait l'objet d'une nouvelle DUP et de mesures conservatoires à hauteur de 23,6 M€.

Cette proposition est d'autant plus paradoxale que vous confirmez qu'il faut exclure l'implantation d'une gare TGV en rase campagne sans interconnexion avec le réseau de transport régional ce qui caractérise bien la gare de Cheminot.

J'adhère pleinement à la proposition visant une meilleure information à donner aux collectivités.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MEUSE

J'ai examiné avec attention ce rapport dans sa globalité ainsi que le prisme effectué plus particulièrement sur la Meuse qui figure dans le rapport.

Dans ces pages, les observations de la Cour se concentrent sur le coût de la gare, la gratuité du parking, la mise en place de navettes routières et l'absence de développement de la zone d'activité autour de la gare. Ces quatre registres sont tous en lien avec l'implication financière directe du Département.

Mais le point qui a particulièrement retenu mon attention figure dans vos conclusions et recommandations :

« 3 - exclure l'implantation de gares TGV en rase campagne sans interconnexion avec le réseau de transport régional ».

Il constitue le fil rouge de l'argumentaire déployé par la Cour sur la desserte de la Meuse.

Je comprends bien que cette formule, appuyée par l'emploi du terme « en rase campagne », peut flatter le sens commun. Elle méconnaît toutefois la réalité de notre territoire, de sa géographie, de ses liens avec les réseaux de communications et de ses besoins d'échanges. La gare Meuse TGV était un impératif de désenclavement et d'aménagement du territoire.

De surcroît, chaque ligne à grande vitesse implantée en France s'est toujours traduite concomitamment par une rationalisation (dans un sens négatif) des dessertes ferroviaires préexistantes. Sans gare TGV, la peine aurait par conséquent été double : absence de connexion TGV vers Paris ; perte de nombreuses dessertes par les moyens roulants ordinaires, a fortiori sur Bar le Duc, halte traditionnelle de l'ancienne ligne Paris – Strasbourg.

Conscient de ces enjeux et de ces conséquences, le Département de la Meuse a adopté une attitude offensive et volontariste.

- 1. En participant au partenariat financier global de construction de la LGV Est.*
- 2. En prenant en charge le surcoût de construction bois de la gare, qui véhicule une image valorisante du territoire et de la ruralité. Je précise aussi sur ce point que la contribution initiale consentie par le Département sur ce surcoût n'a pas évolué au regard du décompte final des coûts de construction de la gare.*
- 3. En assurant l'organisation et le financement de navettes routières reliant les pôles urbains du département, lignes qui présentent au demeurant un taux de couverture des charges par des recettes satisfaisant.*

4. *Par la suppression du caractère payant du parking (qui est une incongruité en « rase campagne ») et qui se révèle pleinement complémentaire avec l'offre de transports collectifs.*

Pour ce qui concerne le développement d'activités sur la zone de la gare et ainsi que j'ai déjà pu l'exprimer en réponse aux observations de la Chambre de Lorraine, je réaffirme que le Département, tant au regard de ses propres analyses que de l'observation de ce qui s'est déroulé en France sur des dessertes similaires en milieu rural, a délibérément rejeté toute démarche de développement planifié et portée par des fonds publics, au profit d'une approche, certes délayée dans le temps, dans laquelle cette desserte TGV appuiera les pôles de développement que la Meuse saura faire émerger par ailleurs.

Au final et après cinq années et demi d'exploitation de la LGV Est, le Département sort renforcé de ses choix : une fréquentation voyageurs de la gare Meuse TGV qui a quadruplé les estimations initiales ; une desserte du territoire qui a permis aux acteurs économiques de se relier aux centres de décisions qui malheureusement, mais c'est un fait, désertent les territoires ruraux ; à l'inverse, une desserte qui devient un facteur d'attractivité pour l'implantation d'activités nouvelles sur l'ensemble du département.

Cet investissement a donc joué son rôle pour le désenclavement et l'aménagement de la Meuse. Il a été nécessaire et opportun.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DES VOSGES

Je vous indique que je ne puis que confirmer certains éléments comme le manque de transparence sur les coûts et notamment le calcul de retour à bonne fortune. En outre, le manque de vision financière provoque des incertitudes pour élaborer le budget de notre collectivité.

Par ailleurs, comme vous le soulignez, les collectivités n'ont pas accès aux chiffres de fréquentation tenus secrets par la SNCF. Ceci ne permet pas aux collectivités de dresser un vrai diagnostic, mesurer l'impact et de communiquer sur le sujet.

En revanche, je suis en désaccord sur l'idée d'arrêter les TGV à NANCY. Le département des Vosges, durement éprouvé par la crise souffrait d'enclavement et avait un déficit d'image. Je me suis battu pour que le TGV soit un vecteur de développement. Le département des Vosges a fortement participé au financement de l'électrification de la ligne entre Nancy et Remiremont. De plus, des investissements ont été réalisés en gare de REMIREMONT et d'EPINAL pour accueillir des entreprises du tertiaire.

La suppression du TGV dans les Vosges serait un coup porté à l'aménagement du territoire et en particulier pour les Vosges.

Enfin, j'insiste sur la nécessité de créer la gare d'interconnexion de VANDIERES qui fait l'unanimité des collectivités départementales et régionales. D'ailleurs, le Conseil régional a accepté la maîtrise d'ouvrage de cette gare d'interconnexion en finançant une part importante de ce projet qui est inscrit au contrat de plan de la Région 2007-2013.

C'est dans ces situations qu'il est nécessaire de sortir de la rationalité pour intégrer des notions de principe de précaution de solidarité nationale.

RÉPONSE DU MAIRE D'ÉPINAL

En premier point, j'ai pu noter pour ce qui concerne la question du niveau de contribution des Collectivités Territoriales, que vous souligniez le fait qu'en Lorraine, les communes desservies par le TGV n'aient pas participé au financement du projet de la LGV-Est.

Si ce constat rend bien compte de la situation, elle transcrit les modalités de fonctionnement du « Pacte Lorrain de financement » qui, conformément à ses principes, a prévu la prise en charge financière de la LGV-Est par le Conseil Régional de Lorraine et les quatre Conseils Généraux de notre région.

Pour autant, malgré cet engagement exclusif de la Région et des Départements sur ce volet du dossier de la LGV, les collectivités locales Lorraines ont entrepris d'importants investissements afin de d'accueillir, dans les meilleures conditions, l'arrivée du TGV-Est.

Ainsi, à Epinal, 6,8 millions d'euros ont été engagés pour la réalisation du nouveau Pôle Multimodal-Gare avec une mise en accessibilité totale du parvis de la gare et des quais, la construction d'ascenseurs afin d'assurer l'accessibilité, la création de la gare routière, d'un terminus de transports urbains, la station taxis, un arrêt minute... Il s'agit-là d'investissements conséquents à l'échelle de notre territoire, complétés par la valorisation de Friches SERNAM remplacées par un centre d'affaires financé par la CCI des Vosges, la construction d'un nouveau bâtiment qui hébergera Pôle Emploi et la création d'un éco-quartier à proximité.

Le premier « effet TGV » s'est bien traduit par la redynamisation de tout un quartier, et un travail conséquent sur cette entrée de ville, cette entrée dans le département des Vosges depuis la capitale.

De plus, à propos de la « pérennité incertaine » des dessertes directes régulières par le TGV de gares situées hors de la LGV tel qu'il est indiqué dans le rapport, il m'apparaît très important de faire une distinction plus claire entre les destinations qui souffrent effectivement d'une fréquentation insuffisante de celles qui répondent aux prévisions de départ. Concernant Epinal, la SNCF confirme le succès du TGV avec un niveau de fréquentation supérieur au seuil de rentabilité.

Enfin, en évoquant le sujet des retombées économiques que le rapport qualifie de « peu convaincantes », il me semble, pour ma part, que cette position peut être mesurée. En effet, l'effet TGV doit se mesurer sur le long terme, en faisant état du nombre de créations d'entreprises directement lié à cette accessibilité nouvelle à laquelle nous sommes attachés, car persuadés au contraire de la dynamique apportée.

A titre d'exemple, l'arrivée du TGV a coïncidé pour Epinal avec le développement considérable des activités économiques liées à son Pôle Bois-Innovation-Eco Construction et à son Pôle Images que j'ai souhaité impulser.

De nombreuses entreprises, à l'instar de Gédéon, d'Archives TV, ou encore Xilopix, ont choisi de s'installer sur notre territoire en raison de la présence d'une liaison TGV directe avec Paris, c'est incontestable. Et à l'échelle de notre bassin d'emploi, leur développement est une source de diversification de notre potentiel de recrutement qui ne peut être négligée.

Dans cette même dynamique, je veux rappeler que la concrétisation du projet de la LGV a eu pour effet de permettre un développement important de l'activité Congrès à Epinal, garantissant, grâce aux retombées des Congrès nationaux qui ne seraient pas organisés dans notre ville sans le TGV, une activité essentielle pour les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration.

A l'évidence, pour une commune comme Epinal, dont l'équilibre économique est fragile, l'absence du TGV signifierait une perte de vitalité très dommageable à notre territoire. Car la question de l'accessibilité est l'un des premiers enjeux de l'attractivité d'un bassin d'emploi.

A l'échelle départementale, Epinal est devenue une porte d'entrée sur les Vosges et ses activités touristiques, poumon de l'économie de notre département. En effet, la desserte d'Epinal par le TGV a permis de renforcer l'activité touristique et notamment des sports d'hiver dans nos stations de moyenne montagne. Ainsi, grâce au TGV, les sites vosgiens sont devenus les stations de ski les plus proches du bassin parisien et attirent en ce sens nombre de familles. Cet avantage a incontestablement renforcé la pérennité d'une activité cruciale pour nos massifs et permis d'envisager de nouveaux investissements essentiels à leur pérennité.

Il s'agit d'une dimension qui, dans le cadre d'une Politique d'Aménagement du Territoire équilibrée, doit rendre compte évidemment de la notion de viabilité économique mais aussi du principe de justice dans l'accès à la mobilité des habitants et des entreprises de tous les territoires, sans exception.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, en tant qu'élu national et local, je considère aujourd'hui, comme essentiel, d'œuvrer en faveur du débouché sud en direction de la LGV Rhin-Rhône en passant par Epinal.

Il s'agit-là aussi d'un enjeu central pour l'avenir d'Epinal et du département des Vosges, vecteur de croissance future et d'opportunités économiques importantes.

RÉPONSE DU MAIRE DE NANCY

Je m'étonne cependant que ce rapport n'ait été transmis qu'au Maire de Nancy alors que l'ensemble des efforts consentis pour accompagner la réalisation du TGV Est européen relève de la compétence du Président du Grand Nancy.

Celle-ci a été possible grâce à la mobilisation de l'ensemble des Collectivités territorialement concernées qui ont accepté d'y consacrer des financements conséquents, plus de 25 % de son coût global, et ce, au travers d'un partenariat constant qui a permis que ce projet puisse se concrétiser.

A ce titre, je tiens à souligner que la Communauté urbaine du Grand Nancy, a contribué à ce projet, dans le cadre d'un accord avec la Région Lorraine, en intervenant directement sur le financement de notre réseau de transport urbain ainsi que des aménagements nécessaires au fonctionnement de la gare et au renforcement de son attractivité.

J'ajoute que les contribuables nancéiens, au travers des contributions financières apportées par la Région Lorraine et le Département de Meurthe-et-Moselle ont également participé au financement du TGV Est.

Ces efforts partagés ont ainsi permis de positionner la gare de Nancy comme véritable plaque tournante de l'organisation des transports au sud du territoire régional et comme principal pôle de développement économique de l'agglomération nancéienne et de la métropole lorraine.

S'agissant du projet de nouvelle gare d'interconnexion lorraine sur la commune de Vandières, démarche dont vous mettez en cause la faisabilité économique, il me paraît sage, comme vous le soulignez dans les conclusions de votre rapport, de ne pas y donner suite tant que sa rentabilité économique ne sera pas acquise.

Cette démarche devra notamment prendre en compte les impacts potentiels de ce nouvel équipement sur la gare de Nancy déjà aménagée.

Le contexte de réduction des financements publics pour lequel les Collectivités doivent être attentives, doit également être pris en considération.

La Ville de Nancy et le Grand Nancy réaffirment leur volonté de continuer à être partenaires dans la démarche d'observation et d'évaluation relative à cet aménagement et à ses effets sur nos territoires notamment dans le domaine économique.

RÉPONSE DU MAIRE DE METZ

Je tiens tout d'abord à souligner la qualité des informations qu'il rassemble ainsi que la pertinence des principales conclusions qui en découlent.

Ce rapport met ainsi en évidence l'importance déterminante du financement des Collectivités Territoriales dans la réalisation de ce projet qui s'est traduit à ce jour, par un investissement de plus de 1,6 milliard d'euros (cumul du financement du premier tronçon LGV et des aménagements des voies existantes permettant des dessertes TGV démultipliées).

Vous soulignez, à cet égard, la participation très significative de la Région Lorraine qui, avec les Conseils Généraux a apporté la contribution pour l'ensemble des autres Collectivités Territoriales.

Si ce choix est différent de celui d'autres régions concernées, il me semble comme vous plus cohérent au vu des compétences régionales et sa fonction de chef de file en matière d'aménagement du territoire.

Je rappelle évidemment que la contribution régionale, comme celle du Département de la Moselle, a pesé sur l'ensemble des contribuables régionaux ou départementaux et qu'à cet égard, les Messins comme les entreprises de l'Agglomération ont contribué au financement du projet.

Concernant l'enjeu de réalisation d'une seconde gare TGV Lorraine sur la commune de Vandières, il m'apparaît, comme vous le mettez en exergue, que le rapport entre le coût très important de ce projet et les avantages qu'il procurerait aux usagers ne joue pas en faveur d'une réalisation à court terme et ce dans un contexte plus général de réduction des financements publics, en particulier affectés aux Collectivités Locales.

Enfin, je voudrais appuyer la nécessité d'approfondir un travail partenariat de suivi des informations liées à l'exploitation de la LGV et des impacts que celle-ci a pu apporter au territoire.

La Ville de Metz et son Agglomération sont à cet égard totalement disposées à s'inscrire dans une démarche d'observation et d'évaluation des impacts économiques et sociaux d'un investissement de cette nature et pourraient y contribuer notamment par l'intermédiaire de son agence d'urbanisme l'AGURAM.
