



Sénat

DÉCLARATION DU GOUVERNEMENT ET DÉBAT SUR LES INFRASTRUCTURES 2003-2020

Extraits du COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

MARDI 3 juin 2003

- Déclaration du Ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer :

Cette déclaration est semblable (à quelques mots près), à la déclaration faite à l'Assemblée Nationale le 20 mai 2003. A noter cependant que M. de Robien a rajouté dans sa conclusion :

« Nous serons à même de vous proposer, à l'automne, un projet national d'équipement à l'horizon 2023, un vrai projet, solide, cohérent, équitable et financé. »

Ci-joint :

- Intervention de Monsieur Michel Mercier (texte intégral)
- Intervention de Monsieur Gérard Collomb (texte intégral)
- Intervention de Monsieur Jean-Pierre Vial (texte intégral)
- Extrait des interventions des parlementaires :
 - M. Gérard Larcher
 - M. Arthuis
 - M. François Poncet
 - M. De Montesquiou
 - M. Reiner
 - Mme Beaufile
 - M. Haenel
 - M. Hoeffel
 - M. Laffitte
 - M. Badré
 - Mme David
 - M. Vanlerenberghe
 - M. Gruillot
 - M. Pépin
 - M. Picheral
- Réponses de MM. De Robien aux interventions des parlementaires

Intervention de Monsieur Michel MERCIER

Je remercie le ministre d'avoir organisé ce débat, à partir du récent audit.

Contrairement à ce qui a été dit parfois, le rapport d'audit est intéressant. Il me plaît beaucoup. C'est une œuvre non dénuée d'humour. L'un des auteurs a passé plusieurs mois à Lyon, il y a deux ans, à tenter de convaincre toutes les collectivités locales concernées de signer une convention pour financer un grand équipement... jugé dans le rapport trop cher et mal ficelé. C'est une leçon d'humilité : il faut parfois y regarder à deux fois avant de décider.

J'ai trouvé dans ces analyses un autre enseignement : quand on ne fait rien, on fait des projets. Or trop de projets tuent les projets, notamment parce qu'ils multiplient les adversaires. Si bien que – on ne fait rien, on est bloqué et on se contente de lancer un grand débat public, qui pendant six mois occupera partisans et adversaires qui loueront des autocars pour se rendre aux réunions et dire la position ou leur position ;

de hauts fonctionnaires seront mobilisés, on dépensera de l'argent et le débat sera finalement plié : on conclura qu'il serait envisageable de retenir le tracé Est, ou le tracé Ouest, ou un autre. Puis un comité d'audit sera chargé d'auditer... C'est ainsi que, ces dernières années, on a lancé des projets, suscité des espoirs, et des adversaires ; on a fait croire mais on n'a rien fait ; et aujourd'hui, le pays est sous-équipé.

Monsieur le Ministre, je ne vous demande pas de faire des choix mais de nous dire quels équipements sont considérés comme prioritaires et pourquoi.

Ayons le courage de certaines ruptures ; et disons nettement que l'on ne pourra construire partout de nouveaux aéroports, ni doubler partout les voies autoroutières, ni créer partout de nouvelles lignes de chemin de fer.

À mon sens, il faut réévaluer le transport ferroviaire, ainsi que le transport fluvial. Je regrette que la C.N.R. n'ait pas poursuivi le projet de liaison Marseille-Lyon, associée à une connexion avec l'Europe du Nord – et ce, quel que soit le tracé.

Dans tous les cas, le souci d'intermodalité est essentiel. M. Amoudry, retenu dans sa région comme nombre d'élus savoyards par la réunion du G8, partage mon opinion. La liaison Lyon- Turin présente un caractère novateur et constitue un projet essentiel. Ainsi que M. le ministre l'a souligné, la France s'est engagée par un traité et se doit d'honorer sa signature. Je donne acte au ministre de sa déclaration.

Pour autant, la liaison ne se fera pas en un jour. Nous en connaissons le coût. Mais dès à présent, la S.N.C.F. peut améliorer le service-fret ; le nombre de camions diminuerait dans les vallées alpines comme en région lyonnaise, où le trafic a beaucoup augmenté depuis les fermetures de tunnels.

La liaison rapide Chambéry-Lyon-Saint- Exupéry rapprochera les deux villes, et donnera tout son sens à l'aéroport. De même, à l'ouest de notre métropole, il n'existe aucune autoroute – l'A47 n'est pas considérée comme telle. Et tout d'un coup, on évoque trois projets. Saucissonner le territoire par une autoroute tous les vingt kilomètres, va multiplier les adversaires. Y aura-t-il seulement une autoroute ?

Généralement, on construit ce type d'infrastructures dans les vallées. Mais le dernier C.I.A.D.T. a retenu le plateau. Reste à savoir comment on y monte, comment on en descend : rien n'est prévu. Il est pourtant urgent de relier le bassin stéphanois et l'agglomération lyonnaise. (Mme Luc renchérit.) Et ce, non en 2015 mais dès à présent, en améliorant le réseau routier existant. Franchissement du Rhône à Givors, sécurité dans la vallée du Giers : la liaison peut être rapidement valorisée. Tel est le vœu exprimé tout récemment encore par la communauté de Saint-Étienne métropole.

Il faut trouver des ressources nouvelles car on peut compter sur celles confiées aux collectivités dans le cadre de la décentralisation. Comment leur demander de financer les grands équipements, quand elles ignorent tout des transferts à venir ?

J'ajoute, puisqu'il est question de financement par la T.I.P.P. ou une autre taxe sur l'utilisateur, que le coût du transport ne peut représenter la seule et permanente variable d'ajustement. La grande distribution, avec ses nombreux centres logistiques, fait massivement appel au transport routier. Il est normal de lui demander de contribuer à la réalisation des infrastructures de transport.

Nous sommes ouverts aux modes de financement nouveaux mais très réservés sur l'idée de la participation des collectivités territoriales tant qu'elles ne connaîtront pas précisément ce que sera demain la décentralisation. On peut aussi demander aux usagers de payer. Cela a déjà été fait, même en milieu urbain, dans notre région. Ce n'est pas facile mais c'est une question de courage politique.

Pour terminer, je résumerai le thème de mon intervention ainsi : on ne peut pas tout faire, il faut donc choisir, tant pour les financements que pour les équipements.

Nos collègues défendent tous avec talent et conviction des infrastructures pour leur région, mais je continue à penser qu'en réduisant le débat aux simples enjeux hexagonaux, on se tromperait et d'espace et d'époque. Si les enjeux locaux ou régionaux comptent, le plus important est de savoir quelle place tiendra la France dans l'Europe, telle qu'elle est aujourd'hui et, bien plus encore, telle qu'elle sera demain. Tous nos collègues connaissent la carte de l'Europe démographique, et économique ! On y découvre, ce que les géographes appellent la « banane bleue », cet arc de puissance qui va du sud-est de l'Angleterre à l'Italie du Nord en traversant l'Allemagne. Les récents rapports internationaux comme celui de la DATAR également, nous expliquent que demain, avec l'adhésion des pays de l'Europe centrale et orientale, cet axe va encore se déplacer de l'ouest de l'Allemagne vers sa partie centrale et orientale. Le problème crucial pour notre pays est donc de savoir si nous demeurerons liés à cet axe de prospérité ou si la France et aussi la péninsule ibérique, décrocheront de cette Europe de la prospérité économique et de l'emploi.

Aujourd'hui de grands projets sont en cours de réalisation pour relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud hors du territoire français. En matière de ferroutage, la Suisse a pris une longueur d'avance sur nous. Aujourd'hui, c'est le tunnel du Saint-Gothard qui est en cours de construction, l'un des plus grands chantiers de l'Europe, ce seront le Löchtsberg et le Brenner. Si la France ne réagit pas et privilégie une conception franco-française de ses infrastructures plutôt que les projets de dimension européenne, alors, demain, l'Europe du développement économique passera loin de nos frontières. Et il ne nous servira à rien d'avoir développé les infrastructures hexagonales quand elles seront déconnectées de l'Europe en mouvement. C'est pourquoi, je souhaite que notre gouvernement puisse tenir le calendrier qui a été fixé dans les accords internationaux entre la France et l'Italie pour la réalisation de la liaison transalpine Lyon-Turin.

Je dis « Lyon-Turin », mais vous avez compris, qu'il ne s'agit pas de Lyon, qu'il ne s'agit pas de Turin, quelle que soit l'importance de ces villes. Il ne s'agit même pas de la région Rhône-Alpes, bien que celle-ci pèse le même poids économique que le Danemark, il ne s'agit même pas du Piémont-Lombardie, bien que celle-ci soit la deuxième des 196 régions européennes. Non, il s'agit de savoir si, en réalisant le chaînon manquant entre Lyon et Turin, nous créerons ce corridor n° 5, inscrit sur la liste des 14 projets de transports européens prioritaires approuvés par les chefs d'État à Essen et qui permettront de relier la France et la péninsule ibérique à l'Europe centrale et orientale, avec une branche vers les pays baltes et l'autre vers les Balkans. Voilà les grands enjeux. Économiquement décisive, la réalisation de liaison transalpine est écologiquement indispensable. C'est la préservation du massif alpin et de ses vallées qu'il s'agit, et des risques si tragiquement illustrés par la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc.

Il est bien d'autres projets d'infrastructures qui concernent Rhône-Alpes. Volontairement, je n'ai évoqué que le Lyon-Turin pour souligner qu'il est d'une autre nature, décisif non pas pour une région mais pour notre pays.

Les problèmes de financement sont importants. Ils passent évidemment par un engagement fort de l'Union européenne à ce projet, d'environ 20 %. Une ingénierie de montage associant le secteur parapublic français au secteur privé italien pourrait sans doute, par péage, financer vingt autres pour cent. On a évoqué la possibilité d'une taxe européenne additionnelle sur les carburants ou un surpéage pour le franchissement du massif alpin qui pourraient encore rapporter 20 %. Resteraient donc deux milliards et demi d'euros que les États français et italiens devraient se partager pour financer le tunnel de base. Le financement de la partie française peut donner lieu à un montage de même nature avec la participation acquise des collectivités territoriales. Nous prenons nos responsabilités. Est-ce hors de notre portée ?

Vous savez que le gouvernement italien veut mener à bien ce projet par crainte d'être marginalisé en Europe. M. Berlusconi l'a confirmé au Président Chirac lors du sommet d'Évian. C'est à vous de nous dire aujourd'hui si la France entend respecter les accords internationaux signés par notre pays, si le gouvernement veut de ce projet. Car, comme le disait M. Barre avec le sens de la litote qu'on lui connaît, « Repousser le projet au-delà de 2015 serait dangereux ». Traduisons : repousser ce projet après 2015 serait purement et simplement l'annuler. Je crois, monsieur le Ministre, que ce serait suicidaire pour notre pays !

Intervention de Monsieur Jean-Pierre VIAL

Je vous félicite de votre démarche : nous débattons à la fois sur la base de l'audit, la « photographie » du rapport de la DATAR, la prospective, et du rapport, plus politique, de MM. Gerbaud et Haenel.

Notre réussite en matière d'autoroutes tient aux choix, il y a trente ans, du régime de la concession. Ne faudrait-il pas s'en inspirer pour le fret ?

Le T.G.V. a fondé sa réussite sur une technologie, sur un réseau affecté et sur un service de qualité. On a déjà évoqué la suppression de l'adossement. La position du Conseil d'État a traduit une frilosité administrative. Lorsque l'on interroge l'Europe, l'impossibilité juridique n'apparaît pas aussi démontrée.

Élu de Savoie et de Rhône-Alpes, je parlerai du Lyon-Turin, enjeu du fret ferroviaire français ? Je ne reviendrai pas sur son importance géostratégique à l'échelle européenne. Entre 1984 et 2001, le trafic entre la France et l'Italie a progressé de moitié, alors qu'au même moment le trafic nord/sud à travers la Suisse et l'Autriche en direction de l'Italie doublait. Plus inquiétant le fret ferroviaire a augmenté de 52 % contre 0,5 % entre la France et l'Italie. Alors que la S.N.C.F. ne cesse de régresser, vous allez à la fin de ce mois venir inaugurer la plate-forme Modalhor-Aiton à Bourgneuf. C'est un vrai défi : créer une véritable autoroute ferroviaire à grand gabarit à travers les Alpes.

Le rapport de l'audit commandé par M. Bussereau, pose les vrais enjeux : la technologie est prometteuse à condition de la mettre dans un environnement opérationnel, ce qui implique de créer une plate-forme logistique à l'est de Lyon et le tunnel de base du Lyon-Turin. La Suisse et l'Autriche, qui disposent d'infrastructures historiques beaucoup moins pénalisantes que les nôtres, se sont rapidement et délibérément engagées dans la création de nouvelles infrastructures adaptées – les tunnels du Lotschberg et du Gothard – pour créer un vrai service de qualité. Se contenter de faire du ferroutage sur Aiton-Orbassano, c'est comme faire du T.G.V. sur vingt kilomètres de ligne historique. Ne pas entreprendre ces infrastructures aujourd'hui, ce serait tuer le projet ! Tous les experts reconnaissent que la ligne historique ne pourra répondre aux trois usages : passagers, marchandises, ferroutage. Faut-il rappeler que la ligne historique de Modane date du royaume Sarde, avant le rattachement de la Savoie à la France ? Les experts reconnaissent que les travaux entrepris ne supprimeront pas les dangers de la déclivité et n'assureront pas de sécurité suffisante.

Le vrai défi du Lyon-Turin, comme de toute grande infrastructure, est donc financier. Hier, la concession a permis à la France de rattraper son retard en matière d'autoroute. Aujourd'hui, le partenariat privé-public doit être abordé avec la même détermination. Le Président de la République, en personne, lors de la signature de l'accord franco-italien de janvier 2001, s'était exprimé clairement sur la nécessité de mettre en place un financement original. Les réflexions et les travaux initiés par M. Barre avec la transalpine, montrent que le problème vient plus d'une résistance culturelle française que d'une vraie difficulté technique. Amortir de tels investissements sur une période de 40 à 50 ans est déjà pratiqué dans bien des pays.

L'Europe, dès le sommet d'Essen, a retenu le Lyon-Turin, parmi les grandes infrastructures européennes prioritaires. Je suis sensible, monsieur le Ministre, à votre engagement de confirmer la volonté française auprès du groupe Van Miert pour que ce projet puisse bénéficier des financements les plus élevés de l'Europe, 20 % de son coût et peut-être davantage.

La participation du transport routier par le biais d'une taxe de franchissement des Alpes, semble aujourd'hui, non seulement admise mais aussi nécessaire aux conditions d'un équilibre concurrentiel de l'arc européen et éviter les effets d'une situation fiscale déséquilibrée entre la Suisse, l'Autriche et la France.

Le dernier verrou reste donc l'institution d'un partenariat privé/public que la Suisse a réalisé à l'occasion du projet de Lotschberg. Vingt pour cent de fonds européens, autant de participation privée, c'est 60 % restant à la charge des deux États, soit 30 % pour la France, au moment où la Suisse réalise deux ouvrages équivalents. La France doit travailler à un tel montage.

Ce blocage, plus culturel que technique, doit être levé, monsieur le Ministre, je vous demande donc avec insistance de mettre en place un groupe de travail chargé de mettre en œuvre cet instrument de financement qui, seul, permettra de faire du projet Lyon-Turin une réalité. J'insiste au nom des élus de la région Rhône-Alpes...

Intervention des autres parlementaires

(Extraits)

M. Gérard LARCHER, *président de la commission des Affaires économiques.*

Nous devons relever les défis à venir, pour garantir la performance de nos infrastructures. Qui peut douter qu'elles joueront dans l'Europe élargie, un rôle déterminant pour l'attractivité et la concurrence des territoires ?

Premier défi, la croissance du trafic (...) Cette tendance à la hausse, liée à l'internationalisation des échanges, devrait s'accélérer avec l'élargissement de l'Union européenne. (...) Cette évolution est une chance, mais qui ne va pas sans risques : déplacement de la « Banane bleue » vers l'Est, mais aussi, dès lors que la croissance des échanges avec l'Est de l'Europe se ferait essentiellement par la route, accentuation de la concurrence par les prix, « dumping » social et insécurité routière.

M. ARTHUIS, *président de la commission des Finances.*

(...) De nombreuses collectivités locales, engagées en faveur de ces grands projets, veulent désormais avoir des assurances fermes de l'État – qu'il s'agisse du Lyon-Turin, de Seine-Nord ou de la liaison ferroviaire POLT. Par ailleurs, compte tenu des délais de réalisation, il faut rendre les arbitrages aujourd'hui pour des mises en service d'ici dix à quinze ans. (...)

M. FRANÇOIS-PONCET, *président de la Délégation à l'aménagement du territoire et au développement durable du territoire*

Je dégagerai cinq priorités : (...)

Troisième priorité : le fret ferroviaire. (...)

Dernière priorité : mieux tirer parti de la situation centrale de la France en Europe, en améliorant les capacités de franchissement des Alpes et des Pyrénées. (...)

M. DE MONTESQUIOU.

(...) L'équilibre du territoire, c'est tout d'abord le développement des axes stratégiques qui garantissent à la France les meilleures chances de rester au cœur du transport de passagers et de marchandises en Europe. La France doit être un trait d'union entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud et je suis heureux que vous partagiez cet objectif. Si l'Italie peut choisir entre plusieurs axes vers le Nord, agissons pour conserver l'essentiel de son trafic. (...)

M. REINER.

Remettre en cause la liaison ferroviaire Lyon-Turin, élément essentiel de la magistrale Écofret, (...) serait une faute lourde.

Mme BEAUFILS.

(...) Le recours à un taux de rendement interne, fixé arbitrairement à 8 % qui, de fait, néglige les nécessités de l'aménagement du territoire ! Dans le contexte récessif actuel où les taux d'intérêt sont à des niveaux historiquement bas, un tel taux de rendement interne est une aberration économique. Ce parti pris méthodologique conduit nécessairement à sélectionner parmi les grands projets d'infrastructure et, en conséquence, à préconiser d'abandonner certains d'entre eux, comme la ligne Lyon-Turin (...)

Qu'en est-il des engagements du sommet européen d'Essen qui avait retenu quatorze grands projets d'infrastructure ? La France doit mener une politique plus volontariste pour que l'Europe respecte ses engagements.

Nous risquons de mettre en concurrence les différents modes de transport au lieu de favoriser leur complémentarité grâce à l'intermodalité. Seul le développement du fret ferroviaire nous permettra d'éviter l'asphyxie, or vous abandonnez cette voie. (...)

M. HAENEL.

Organiser, arrêter un schéma directeur de l'infrastructure à priorité fret est également indispensable. Un projet structurant tel que la liaison Lyon-Turin est d'une autre ampleur que les mises à niveau du réseau existant, elle mérite une approche et des financements spécifiques. Mobilisons aussi de nouveaux moyens de financement, nationaux et européens. (...)

M. HœFFEL.

La priorité à donner aux liaisons autoroutières, ferroviaires et fluviales entre les réseaux français et ceux de nos voisins se dégage spontanément à la vue des cartes des réseaux de transport, qui font apparaître les maillons manquants. Comment justifier que Lyon-Turin ne s'impose pas alors que la liaison transmanche existe ? (...)

Plusieurs de nos collègues ont évoqué les aspects financiers. Ni l'État, ni l'Europe, ni les collectivités, ni l'utilisateur, ne peuvent rester à l'écart. En 1995, diverses solutions avaient été votées par le Parlement. Elles ont hélas été abandonnées et huit précieuses années auront été perdues au moment où l'espace européen s'élargit et donne à la politique des infrastructures de transport une dimension nouvelle. Je mesure la difficulté de votre mission, mais nous vous faisons confiance pour placer, grâce à la vision transnationale et à la plurimodalité, la politique des transports de la France sous le signe de l'ambition et nous permettre de maintenir notre rang en Europe. Ainsi le titre de l'étude de la DATAR aurait-il pour réponse « la France en Europe : une ambition enfin pour la politique des transports ».

M. LAFFITTE.

En 1989, je militais pour un T.G.V. Barcelone-Milan passant par Nice et Turin. Le président de la S.N.C.F. d'alors, M. Fournier, avait demandé à ses services une étude économique tandis que le ministre catalan de l'industrie y était très favorable. J'avais demandé au président de la commission, M. Delors, son appui. Il m'avait répondu qu'à titre personnel, il y était très favorable, mais que les États, dont la France, n'en voulaient pas. Les temps ont changé. (...)

Je voudrais revenir sur le projet de T.G.V. reliant Barcelone à Milan, et plus particulièrement sur le tronçon Turin-Nice – qui, selon l'étude fouillée d'un inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, serait rentable et utile à la liaison Turin-Lyon, tout en permettant de désengorger la vallée du Rhône et d'éviter, en cas d'attaque terroriste ou de catastrophe majeure, la coupure de l'unique voie à grande vitesse qui relie le Nord au Sud de l'Europe. Je ne parle même pas du ferroutage que l'on souhaite voir se développer ni des migrations saisonnières de touristes avides de soleil. (...)

Le projet de T.G.V. Europe du Sud, qui s'inscrit dans l'axe méditerranéen cher à notre délégué à l'aménagement du territoire, donnerait un coup de fouet au développement de trois régions : P.A.C.A., Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon. J'estime que la liaison cruciale doit relier Nice et Turin, pour un coût très inférieur à la liaison Turin-Lyon, dont elle renforcera la crédibilité.

M. BADRÉ.

Le thème des percées alpines concerne aussi bien la France, l'Autriche et l'Italie que l'Allemagne et la Slovénie et au-delà le Benelux, la Scandinavie et la Grèce : le tunnel du Mont-Blanc se situe sur un axe Helsinki-Patras ! Ce n'est pas une raison pour faire monter des poids lourds à 1 200 mètres d'altitude ; la Confédération helvétique prouve qu'ils pourraient traverser les Alpes en restant au-dessus de 500 mètres.

L'Europe doit protéger le massif alpin dont nous connaissons à la fois les fragilités et tout le prix.

En faisant traiter par l'Europe, au titre des réseaux transeuropéens, le sujet emblématique des percées alpines, nous montrons que, comme chaque État membre, l'Union européenne doit se doter d'infrastructures servant sa compétitivité. Certains ouvrages pourraient être considérés comme de « classe » européenne et financés comme tels ? Au lieu d'un rôle d'appoint, l'Union européenne aurait ainsi un rôle pilote. (...)

Mme DAVID.

La saturation des infrastructures routières de la vallée du Rhône a atteint un niveau critique : elle handicaperait l'avenir économique de cette région si des solutions alternatives ne sont pas engagées dès aujourd'hui. Le projet Lyon-Turin est donc vital. (...)

L'audit a eu au moins le mérite de réaliser l'union sacrée des Rhône-alpins autour du Lyon-Turin. Il révèle également la méthode de gouvernement du Premier ministre : utiliser le rapport d'un petit groupe d'experts, pour remettre en cause un projet qui a fait l'objet de nombreuses études, de multiples délibérations et concertations. Votre prédécesseur a initié le rééquilibrage en faveur du fret ferroviaire, que l'audit remet en cause. C'est encore Jean-Claude Gayssot qui a dynamisé le projet Lyon-Turin, que vient freiner le même audit. (...)

Pourtant personne ne nie l'impérieuse nécessité du Lyon-Turin non plus que celle de l'électrification du sillon alpin entre Montmélian et Valence. Mais alors où est le problème ? Il serait dans le financement du projet. Son coût global (8 milliards d'euros pour la partie française) est jugé excessif. Le porte-avions nucléaire Charles de Gaulle aura dépassé les 6 milliards d'euros. Excessif, l'un des 14 projets à dimension européenne décidés au Conseil européen d'Essen en 1994 ? Il est indispensable de rééquilibrer l'axe Rhin-Danube pour développer les échanges entre l'Europe latine et l'Europe de l'Est. La liaison Lyon-Turin-Ljubljana en est le pivot.

L'Union européenne participera au financement à hauteur d'au moins 20 %. Lors de la réunion de travail du 10 octobre dernier, au Parlement européen, j'ai d'ailleurs pu constater avec mon collègue Guy Fischer, la forte mobilisation des parlementaires pour ce projet. En complément, un emprunt pourrait être fait auprès de la Banque européenne d'investissement, à taux d'intérêt très faible, voire nul, avec un retour d'investissement à très long terme dans la mesure où la transalpine va engager plusieurs décennies, voire un siècle. La participation de l'État vaut d'être à la hauteur des retombées du projet, c'est-à-dire conforme aux engagements pris lors de l'accord bilatéral de Turin le 29 janvier 2001, et au sommet de Périgueux, le 27 novembre 2001, qui avait fixé un objectif de mise en service du Lyon-Turin en 2012. Un protocole d'accord a été signé à Lyon, le 19 mars 2002, entre l'État et les collectivités territoriales concernées pour le financement de la ligne à grande vitesse Lyon-Sillon alpin et le tunnel sous Chartreuse : la complémentarité du transport de voyageurs à grande vitesse et du fret fait la force du Lyon-Turin, pourquoi la remettrait en cause le gouvernement en reniant ces engagements ? Votre choix sera emblématique ; au-delà des infrastructures des transports, et constitue un véritable choix de société.

L'attentisme, la fragmentation du projet pour atteindre une rentabilité immédiate et satisfaire les intérêts privés, signifient le maintien du tout routier, donc l'asphyxie, la saturation, et les nuisances. Le volontarisme en faveur du rail, le développement d'un véritable service public de transports, nous assurant au contraire d'un rapide rééquilibrage rail-route, du respect de l'environnement, d'un développement économique à long terme, d'un aménagement du territoire répondant aux aspirations de chacun. C'est bien entendu dans cette perspective que nous nous plaçons. (...)

M. VANLERENBERGHE.

Enfin le renforcement des partenariats privé-public est à explorer pour soulager la dette publique, même s'il ne résout pas totalement le problème du financement des infrastructures. Quoi qu'il en soit, les usagers ou les contribuables paieront probablement les deux. (...)

M. GRUILLOT.

(...) Oui, notre situation en Europe est une chance, si nous savons la saisir. À l'inverse, si nous n'y prenons pas garde, elle deviendrait pénalisante avec l'ouverture prochaine à l'Est. Les Suisses ne s'y sont pas trompés, qui rêvent de canaliser les grands trafics Nord-Sud sur leur territoire et investissent en conséquence – et ils n'ont pas pour habitude d'investir pour rien.

L'heure des grands choix est venue pour la France si elle veut tenir son rang. Faisons-les, non pour quinze ou vingt ans, comme nous y invitent les rapports préparatoires, mais pour 50 ou 100 ans. Et faisons-le avec une vision moderne.

M. PÉPIN.

Deux dossiers concernant Rhône-Alpes ont une portée européenne.

Le canal Rhin-Rhône, d'abord : si nous parvenons à le réaliser, le lien sera établi avec la mer du Nord, le Rhin et le Danube, et aussi avec l'Asie mineure, et au-delà, l'Asie. (...)

Le second dossier que je souhaite évoquer est celui de la liaison ferroviaire transalpine. L'appeler la « liaison Lyon-Turin » est trop réducteur car il ne s'agit pas simplement de relier deux villes. Le transport de voyageurs ne suffirait pas à rentabiliser un tel projet. Le vrai sujet, c'est le fret. Il serait possible de faire passer des quantités considérables par le tunnel, mais la S.N.C.F. vient de connaître un échec en fret. Alors que l'ambition de M. Gaysot était un doublement pour 2010 et un triplement en 2020, on recule. Il faut pourtant souhaiter que le fret ferroviaire augmente car le fret routier va inévitablement progresser – le fret fluvial pourra jouer un rôle régulateur.

Nous devons rattraper notre retard. Cela coûte cher ? En matière d'aménagement du territoire, nous ne pouvons pas raisonner à quinze ou vingt ans car il s'agit d'un amortissement à long terme, trente ou cinquante ans. Des formules doivent être inventées, avec des banquiers, ou la Caisse des dépôts avec des taux préférentiels. Nous comptons sur vous ! (...)

M. PICHERAL.

(...) Le percement du tunnel ferroviaire de Montgenèvre, et l'implantation d'une ligne à grande vitesse sur la façade méditerranéenne font l'unanimité. À l'heure du bilan partiel de l'exécution du contrat de plan État-région 2000- 2006, je souhaiterais appeler une nouvelle fois votre attention sur l'importance du percement du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre sans reprendre les nombreux arguments, que je vous avais soumis mardi dernier.

Il ne s'agit pas en effet ici d'opposer ce projet à celui de la traversée alpine Lyon-Turin, mais bien d'en conforter la cohérence, en permettant non seulement de désenclaver le Briançonnais par le Nord mais aussi d'alléger le nœud ferroviaire lyonnais d'une partie des flux de simple transit – une entreprise dont votre ministère avait à plusieurs reprises, confirmé l'importance. (...)

M. DE ROBIEN

(...) Quant aux dividendes et aux produits financiers, ils devront être, j'en suis d'accord avec M. Arthuis, affectés par priorité aux équipements. Il a chiffré la dépense supplémentaire à un milliard d'euros par an; je dirai plutôt 1,2 milliard : il faut bien cela pour réaliser la liaison Lyon-Turin et relancer les liaisons fluviales.

(...) Je veux dire à M. Collomb que la France doit bien sûr ne pas être marginalisée. Nous n'ignorons pas les enjeux de la liaison Lyon-Turin et la France respectera ses engagements. Si le financement complexe, déterminera le calendrier. Les Italiens sont confrontés à la même réalité.

(...) Je ne peux que souscrire aux considérations développées par M. Vial à propos de la fin de l'adossement.

Conclusion :

(...) J'ai le sentiment d'avoir participé à un débat historique. Vous avez exprimé votre souhait de transports performants, financés dans la durée, qui garantissent à la France sa place en Europe tout en assurant un aménagement équilibré du territoire. C'est à la fois raisonnable et ambitieux. Le temps du politique est venu. Nous demandons à être jugés sur des actes.