



Assemblée nationale

DÉCLARATION DU GOUVERNEMENT ET DÉBAT SUR LES INFRASTRUCTURES 2003-2020

Extraits du COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

MARDI 20 MAI 2003

Ci-joint :

- Déclaration du Ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer (extraits)
- Intervention de Madame Anne-Marie Comparini (texte intégral)
- Intervention de Monsieur Jean-Jack Queyranne (texte intégral)
- Extrait des interventions des parlementaires :
 - Sur le financement des grandes infrastructures de transport
 - M. Pierre Méhaignerie
 - M. Christian Philip
 - M. Paul Giacobbi
 - M. Michel Hunault
 - Réponses de MM. De Robien et Bussereau aux interventions des parlementaires
 - Sur le LYON – TURIN et la traversée des Alpes
 - Mme Odile Saugues
 - M. François-Michel Gonnot
 - Mme Anne-Marie Comparini
 - M. Michel Bouvard
 - M. Michel Destot
 - M. Pierre Ducout
 - M. Gilbert Biessy
 - M. Marc-Philippe Daubresse
 - M. Jean-Jack Queyranne
 - M. Joël Giraud
 - M. Martial Saddier
 - Réponses de MM. De Robien et Bussereau aux interventions des parlementaires

(Extraits)

Nous voilà donc réunis, comme le Gouvernement l'avait souhaité et annoncé, pour imaginer ensemble notre nouvelle politique de transports.

(...) Première question sur laquelle le Gouvernement sollicite votre opinion, avons-nous besoin de développer encore nos infrastructures de transport ? Le Gouvernement est convaincu de la nécessité de poursuivre l'effort, et même de l'intensifier.

La première raison qui doit nous pousser à aller de l'avant, c'est l'augmentation naturelle de la demande de transport et notre insuffisante capacité à y faire face aujourd'hui. (...)

Deuxième raison pour maintenir l'effort, le développement économique et l'emploi. (...)

L'EUROPE

La troisième raison pour laquelle nous devons poursuivre notre effort, c'est l'Europe. S'il entend relever le défi de l'élargissement, notre pays ne peut pas faire le choix du *statu quo*. (...) Le Gouvernement vous fait confiance pour agir en ce sens et positionner notre pays au coeur de la dynamique européenne. (...)

L'INTERMODALITE

Les causes des difficultés du fret ferroviaire sont connues : déclin des industries lourdes, mutations de notre tissu économique, diminution de la taille des envois. Aussi l'objectif annoncé par le précédent gouvernement - doublement en 2010 et triplement en 2020 du fret ferroviaire - était-il tout à fait utopique. Hubert Haenel et François Gerbaud, deux vrais spécialistes, proposent une politique crédible. Il est possible de passer de 50 milliards de tonnes transportées à 55 dans un délai de 5 à 7 ans. C'est un objectif intermédiaire qu'on peut partager, même si, pour moi, l'important est de faire de l'intermodalité, par des actes concrets ajoutés les uns aux autres, une réalité et non pas seulement un sujet de colloque.

Je suis certain qu'un potentiel de développement existe, en particulier sur les axes d'échanges majeurs comme la magistrale éco-fret nord-sud et à travers le transport combiné ou l'autoroute ferroviaire. A cet égard, la mise en service fin juin de la première autoroute ferroviaire française, entre Aiton et Or Bassano dans la banlieue de Turin, permettra enfin de vérifier en vraie grandeur l'intérêt de ce système.

Enfin, améliorer la qualité du service est nécessaire pour refidéliser les chargeurs. C'est la tâche à laquelle la SNCF doit s'atteler en priorité, y compris en réduisant les conflits en son sein comme elle s'y emploie actuellement. L'ouverture progressive à la concurrence doit être perçue comme un stimulant, une chance pour l'entreprise.

LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Dernière donnée à prendre en compte, le tarissement des sources de financement traditionnelles et la nécessité de rechercher de nouvelles ingénieries financières. (...) Nous avons donc vécu, en quelques années, une véritable révolution, qui a modifié radicalement la façon de financer un grand projet. La contrepartie de cet effort de clarification est que l'Etat et les collectivités locales sont amenés à financer directement, par des subventions, une partie de l'infrastructure, alors qu'auparavant les coûts étaient reportés sur la dette d'établissements et d'entreprises publiques. Le TGV-Est ou encore l'A28 ont été financés dans ce nouveau contexte. Il en sera de même demain de tous les grands projets.

Beaucoup en appellent aux partenariats public-privé. Il s'agit d'un outil qui doit être encouragé dans son principe, puisqu'il permet de transférer une partie des risques vers le privé, d'accélérer la réalisation d'infrastructures, d'optimiser la gestion, d'améliorer le service rendu. Mais un tel partenariat n'est pas la panacée. Il ne rendra jamais rentable un projet qui ne l'est pas à l'origine. Ses difficultés de mise en oeuvre ne sont pas négligeables, en particulier en matière ferroviaire. L'exemple, que je viens de vivre avec Dominique Bussereau, des négociations infructueuses sur le projet du Perpignan-Figueras est à méditer.

D'un autre côté, sans être inutile, la mobilisation des fonds d'épargne de la Caisse des dépôts et consignations reste une solution marginale par rapport aux besoins identifiés dans l'audit. (...)

LE LYON - TURIN

S'agissant du projet Lyon-Turin, il existe un accord international : il sera respecté. Personne ne conteste le caractère éminemment structurant de ce projet. Il est cependant indispensable, étant donné l'ampleur de l'ouvrage, d'en connaître tous les aspects techniques et d'en dire avec honnêteté le coût exact et le mode de financement. Je m'en suis entretenu avec mon homologue italien vendredi dernier.

LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES

(...) Troisième engagement : des délais de réalisation à réduire.

Il nous faut éliminer les procédures inutiles. Je vous annonce la suppression de l'IMEC, sigle barbare que tout élu s'est vu opposer pour justifier un allongement des délais

LES RESSOURCES NOUVELLES POUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

(...) Mon quatrième et dernier engagement porte sur les ressources nouvelles. Que les choses soient claires : il faut, pour financer l'ensemble des projets que nous jugeons nécessaires, un financement supplémentaire de l'Etat d'environ 1,2 milliard d'euros par an sur vingt ans, à ajouter aux 3,2 milliards d'euros qui constituent actuellement sa contribution annuelle. Il nous faut donc des ressources nouvelles. Aussi avons-nous songé à recourir, comme certains de nos voisins, à une redevance kilométrique sur les poids-lourds - y compris les poids-lourds étrangers en transit - et à rapprocher la TIPP sur le gazole pour les VL de celle qui s'applique à l'essence. D'après l'audit, la redevance assise sur les poids-lourds circulant sur un réseau aux caractéristiques autoroutières pourrait rapporter d'ici 2020 7,5 milliards d'euros. Cette redevance pourrait au mieux être opérationnelle en 2006.

(...) L'Europe, enfin, peut-elle fournir un élément de solution financière à nos ambitions ? Aujourd'hui, ses apports sont faibles pour les infrastructures d'un pays comme la Espagne.

Même si l'élargissement s'accompagnera d'un redéploiement des ressources, nous devons plaider pour une meilleure prise en compte des projets à caractère structurant au plan européen, comme les projets transfrontaliers, en particulier avec l'Espagne et l'Espagne, et tous les projets étudiés par le groupe Van Miert. (...)

Intervention de Mme Anne-Marie Comparini (texte intégral)

Merci, Monsieur le ministre, pour ce débat qui permet aux élus nationaux de redevenir pour quelques instants des élus locaux et de faire passer leur expérience. Le Gouvernement est bien placé pour connaître les conséquences de l'inaction publique. Tôt ou tard, il faut payer - et plus cher - ce que les autres n'ont pas fait à temps. Passons aux actes, ont dit plusieurs collègues ! Je suis de cet avis. Des infrastructures de transport inadaptées, c'est du temps perdu pour tous, et des risques accrus d'accidents. Ce sont aussi des dégradations pour l'environnement, et le risque d'être mis à l'écart des flux économiques européens. Il faut dessiner pour la France un schéma de transports digne de sa place en Europe, et cela exige une triple rupture.

Rupture, tout d'abord, dans notre conception de la politique des transports. Vous l'avez dit avec raison, Monsieur le ministre : nous ne devons plus opposer la route et le fer, mais chercher un rééquilibrage des modes de transport en faveur du chemin de fer et du fret. Cet objectif requiert de nouvelles infrastructures : les capacités sont insuffisantes, et souvent l'état du réseau ne répond ni aux normes de sécurité, ni à une qualité attrayante pour nos entreprises. Je dis bien de nouvelles infrastructures : les enjeux sont trop importants pour qu'on se contente de rénover des lignes du dix-neuvième siècle. Vous ne vous étonnez pas que j'évoque la liaison Lyon-Turin, qui pour nous, en Rhône-Alpes, n'est pas un projet régional, ou national, ou franco-italien : c'est un grand chantier européen, et de ce fait l'illustration parfaite des ruptures que l'Etat doit engager dans sa politique des transports.

Rupture, ensuite, en matière de financement des grandes infrastructures. Sur ce point, M. Méhaignerie a évoqué des pistes. Certaines liaisons, notamment celles qui présentent un intérêt stratégique pour l'aménagement du territoire, non français, mais européen, méritent des innovations dans le montage des projets, la mise au point de « bouquets » de financements. La Commission européenne ne s'y est d'ailleurs pas trompée : déjà prête à s'engager avec les Etats et à augmenter sa participation financière, elle ne craint pas, malgré les contraintes budgétaires actuelles, de proposer « d'attirer » - je souligne ce mot - le capital privé par des techniques originales améliorant sa rentabilité.

Faisons preuve d'imagination, et développons le partenariat public-privé, notamment par une défiscalisation des capitaux privés investis. Envisageons une application effective du principe pollueur-payeur en créant, comme en Allemagne, un fonds spécial alimenté par la perception de droits auprès des transports les plus polluants. Et sachons aussi garder nos bijoux de famille, et utiliser les bénéfices des sociétés autoroutières publiques pour financer les chantiers à dimension européenne.

Troisième rupture enfin, celle de nos habitudes de travail et de pensée. Il faut en finir avec la lourdeur de nos façons de décider, avec le trop-plein de considérations techniques, juridiques, financières, qui ne sont que le paravent de l'inaction. Pour la liaison Lyon-Turin, nous avons déjà dépensé 120 millions en études, 240 millions en travaux dans les galeries et descenderies : c'est suffisant. Cessons de dire que nous ferons le Lyon-Turin et faisons-le - comme nous ferons les TGV Rhin-Rhône et Est européen, ainsi que la liaison Perpignan-Figueras, maillons qui nous manquent encore pour créer à l'horizon 2015 un véritable réseau de transports intégré européen.

Ce disant, je pense à un double rendez-vous qui attend la France : celui du respect des engagements de Kyoto, et celui de cette nouvelle Europe élargie, dont il faut éviter le basculement à l'est ; nous devons constituer les infrastructures qui feront contrepoids, et permettront à l'Europe latine et à l'Europe de l'est de bien participer à la grande Europe.

Intervention de M. Jean-Jack Queyranne (texte intégral)

Monsieur le ministre, vous avez confirmé cet après-midi que le Gouvernement respecterait la décision « historique et irréversible » - selon les mots du Président de la République - du sommet franco-italien de janvier 2001 en faveur de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. C'est bien le moins que l'on pouvait attendre puisque notre pays est lié par un traité international qui a été ratifié l'an passé par les deux Parlements. Cela ne suffit cependant pas à nous rassurer car vous n'avez pas apporté de réponses sur le calendrier.

Le rapport d'audit préconise de différer la décision de réalisation du tunnel de base au-delà de 2015, considérant que les deux tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc ne seront pas saturés d'ici cette date et qu'il est trop tôt pour savoir quand ils le seront. Ces conclusions sont insoutenables pour les habitants des vallées alpines qui ont vécu les conséquences du drame du Mont-Blanc et qui subissent aujourd'hui les nuisances provoquées par 1 600 000 camions. Ils n'attendent pas 2025 ni 2030 ! Il faut donc que les travaux pour lesquels 300 millions d'euros ont déjà été engagés se poursuivent sans retard.

Pour commencer à rééquilibrer le trafic, votre prédécesseur Jean-Claude Gayssot a lancé le projet d'autoroute ferroviaire, fondé sur l'adoption d'un nouveau matériel - le modalhor - et l'élargissement du gabarit du Mont-Cenis. Mais les rédacteurs de l'audit doutent de la réussite de ce projet, qui devrait être opérationnel d'ici la fin juin. Pire, ils escomptent qu'il démontrera l'inutilité des investissements futurs. Je vous interroge donc, Monsieur le ministre : le Gouvernement est-il prêt à contribuer à la réussite de ce projet ?

L'audit repousse au-delà de 2020 le projet de ligne à grande vitesse Lyon-Sillon alpin, - premier maillon français du Lyon-Turin - alors que l'Etat s'est engagé aux côtés des collectivités Rhône-alpines par un protocole signé le 19 mars 2002, qui fixe les clés de financement. Le Gouvernement entend-il assurer la continuité des engagements de l'Etat ?

Il faut aussi réaliser le contournement ferroviaire de Lyon par l'est, en tenant compte dans son tracé des inquiétudes légitimes des riverains.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué comme premier critère de décision le développement durable. Pourquoi s'engager à Johannesburg par la voix du Président de la République à promouvoir le protocole de Kyoto, s'il faut continuer à supporter dans les vallées alpines plus de 275 tonnes par jour de gaz nocifs générés par la circulation des poids lourds ? Le choix du « tout-routier » relève d'un conformisme affligeant, quand tout plaide pour le ferroviaire.

En exprimant la réaction des Rhône-alpins, j'ai aussi la conviction de plaider pour l'Europe : le Lyon-Turin est le maillon manquant qui permettra de mettre en réseau 5 000 km de lignes existantes. C'est le contrepoids indispensable à l'axe Rhin-Danube pour rééquilibrer les échanges en Europe. Il faut d'ailleurs obtenir que la participation européenne soit portée de 10 % à 20 %.

A projets exceptionnels, financements exceptionnels. Serions-nous plus timorés que nos voisins suisses, qui ont entrepris la percée de deux grands tunnels ferroviaires, le Lötschberg et le Gothard ? Ce dernier, long de 57 km, qui sera livré en 2012, aura les mêmes caractéristiques que le tunnel de base envisagé pour le Lyon-Turin. Il ne faut pas hésiter, comme en Suisse, à faire payer à son juste prix l'usage de la route par les camions, afin de rétablir la compétitivité du rail.

Le partenariat public-privé ne peut constituer qu'un appoint dont l'intérêt sera d'optimiser les financements et de partager les risques. L'essentiel relève d'un financement public. Il faut conserver un caractère public aux excédents des péages routiers, afin de mobiliser ces ressources au profit des projets d'infrastructures. A ce titre, Monsieur le ministre, vous devez confirmer le pôle multimodal alpin et lui réserver les résultats de la société AREA pour financer sans retard un premier tube ferroviaire sous Chartreuse.

Il ne faut pas perdre un temps précieux au prétexte de faire des économies. Bien au contraire, le contexte de marasme économique appelle le soutien de grands projets à forte valeur ajoutée.

En quatorze années, de 1857 à 1871, 3 000 hommes ont creusé à la barre à mine le tunnel du Mont-Cenis. Devrons-nous compter le double de temps ou plus encore, pour voir se réaliser le Lyon-Turin ?

1-/ Sur le FINANCEMENT DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances

(...) Les besoins d'infrastructures de transport sont, à l'évidence, justifiés. Il y va en effet de la compétitivité de notre économie, de l'attrait de notre territoire et de la garantie d'un développement durable. Mais comment combler l'écart, substantiel, entre ces besoins et les moyens de financement possibles dans le contexte budgétaire actuel ?

Cinq pistes sont à explorer. La première, sans que cela soit une panacée, serait que la Caisse des dépôts allonge la durée de ses prêts. Le directeur général de la caisse, auditionné par la commission des finances, a estimé que l'épargne réglementée pouvait être mobilisée au profit des infrastructures de transport à la triple condition que l'Etat en fasse clairement le choix, que le coût de la ressource soit adapté afin que l'offre soit plus attractive que celle du marché, et que des garanties suffisantes soient apportées à cet emploi de l'épargne populaire. Sous ces conditions, la caisse pourrait prêter à des taux voisins de 3,5 % ou même inférieurs, sur une durée d'au moins trente ans. Il n'est tout de même pas irréaliste de penser que les taux du livret A pourraient baisser (*Murmures de M. Gremetz*).

Deuxième piste : encourager le partenariat public-privé, notamment en levant les obstacles juridiques et techniques qui demeurent. La promotion de ce partenariat exige bien sûr un choix clair de la part du Gouvernement. L'expérience européenne montre que la France aurait tout à gagner à se doter d'un tel outil. Si nous n'avions pas développé il y a trente ans le dispositif des concessions, où en serait aujourd'hui notre réseau autoroutier ?

Troisième piste : jouer sur le niveau des péages, sous certaines conditions toutefois. L'audit suggère d'étendre le champ des péages pour les usagers professionnels. Cette extension est possible, notamment sur les grands axes, mais elle doit demeurer équitable et bénéficier à l'effort global d'équipement. Elle sera de surcroît soumise au contrôle européen - chacun connaît la grande vigilance dont sait faire preuve la commissaire espagnole aux transports. Il conviendra, j'y insiste - cela ne vous étonnera pas, venant d'un élu de Bretagne - de veiller à ce que le développement des infrastructures ne crée pas de nouvelles frontières, mais au contraire crée un effet de levier de nature à stimuler l'activité locale. Enfin, l'instauration de péages urbains à la périphérie des grandes villes ne doit pas être systématiquement écartée, étant donné le coût très élevé des infrastructures dans ces zones.

Quatrième piste : les régions bénéficiaires des programmes d'infrastructures doivent faire des efforts. La meilleure solution serait que dans les deux prochains contrats de plan Etat-région, les régions désireuses de grandes infrastructures redévoient, à budget constant, leurs crédits à cette fin.

Dernière piste : les financements européens, aujourd'hui sous-utilisés, doivent être plus efficacement mobilisés. Des investissements de certaines collectivités locales, dont l'utilité n'est pas toujours évidente, sont parfois financés à 70 % ou 80 % par l'Union. Des redéploiements devraient être envisagés. Aucun miracle n'est, hélas, à attendre de l'élargissement, mais si les fonds structurels perdurent après 2007, ils pourront être affectés en priorité aux grandes infrastructures de transport. (...)

M. Christian Philip

(...) Il faut donc une politique volontariste, ambitieuse, mais réaliste. Il nous faut choisir les infrastructures à réaliser d'ici à 2020, proposer les mesures permettant de les financer. Voilà pourquoi, comme d'autres, je vous demande une loi de programmation.

Le transport routier restera bien sûr le premier mode de transport, mais il faut favoriser les transferts modaux, et d'abord le transfert de la route vers le rail, même si cela sera beaucoup plus lent que certains le disent.

La dimension européenne ne peut pas être ignorée. L'attractivité de notre territoire doit être pour nous une préoccupation d'autant plus importante que la France n'est plus, géographiquement, au coeur de l'Europe. Nous devons éviter qu'elle soit seulement un pays de transit. C'est pourquoi je plaide à mon tour pour le Lyon-Turin.

Décider, c'est aussi apporter un plan de financement. Pour le Lyon-Turin, Monsieur Queyranne, on en est resté à une décision de principe. Des ressources nouvelles sont nécessaires et j'appuie, Monsieur le ministre, les suggestions que vous avez faites à ce sujet. J'apporte mon appui à la proposition de l'audit, même s'il faudra en discuter les modalités, d'abord avec les transports routiers. Cette ressource nouvelle devra être clairement affectée aux transports ; c'est pourquoi je me prononcerai pour un établissement public créé spécialement à cet effet.

Il convient aussi de rendre possibles les financements mixtes public-privé, ainsi que d'examiner la piste d'un grand emprunt européen. Et pourquoi ne pas demander qu'un débat soit également organisé au Parlement européen ?

M. Paul Giacobbi

Sur le plan technique, le rapport d'audit s'en ressent terriblement. Sans objectif préalable, sans stratégie définie, les auteurs sont imprécis et leur propos hésite entre l'analyse rationnelle et l'approche empirique.

Les méthodes employées, en particulier celles du calcul de rentabilité, ne peuvent être pertinentes que si les projets sont suffisamment avancés pour que les données soient assez précises.

De plus, dans ces calculs, l'élément déterminant, c'est le choix d'un taux d'actualisation. Une variation d'un point peut conduire à des résultats inversés. Or, le taux d'actualisation retenu est de 8 %, ce qui est considérable si on le compare au taux de 4 % retenu en Belgique ou de 5 % en Grande-Bretagne.

Le seul enseignement que l'on puisse tirer de cet audit, c'est la volonté claire de désengager le budget de l'Etat du financement des infrastructures de transport.

M. Michel Hunault

(...) Dans cette réflexion sur le financement, je soutiens l'idée d'un grand emprunt européen permettant de réaliser des investissements de façon coordonnée. Je souhaite aussi que l'on relance la contractualisation entre Etat et collectivités. Les rapports et études dont nous disposons offrent même la possibilité d'élaborer une loi de programmation ou d'orientation, précisant notre politique à échéance de dix ou quinze ans. L'Etat serait ainsi cofinancier, aux côtés de l'Europe et des collectivités décentralisées. Mais, pour qu'il en ait les moyens, il semble souhaitable d'affecter une part des prélèvements provenant de la TIPP au financement des infrastructures, *via*, pourquoi pas, un établissement public créé spécialement.

Il faut également renforcer le partenariat entre public et privé, ce qui supposera de faire évoluer le statut des SEM pour pouvoir orienter vers elles l'épargne régionale. (...)

2-/ Réponses de M. de Robien aux interventions des parlementaires :

Réponse à M. Méhaignerie

Le président Méhaignerie a évoqué les pistes de financement, qui sont le noeud du problème. (...) Parce que cette question est au coeur du débat, il faut rechercher la meilleure façon de mobiliser les potentialités, même infimes, de la Caisse des dépôts et consignations ou de la participation privé-public. Cela ne saurait suffire, et j'ai bien noté que le président Méhaignerie était plutôt favorable aux péages urbains. La loi de décentralisation permettra du reste aux collectivités locales de concéder des ouvrages linéaires permettant d'instaurer de tels péages. S'agissant des financements européens, je défends l'idée d'une aide à hauteur de 20 % pour tous les projets de la liste Van Miert. Sur ces projets dits RTE, nous devons en tout cas l'obtenir. J'en ai encore parlé à Mme de Palacio vendredi et samedi derniers.

Réponse à Monsieur Pascal Clément :

J'ai noté, Monsieur Clément, votre soutien à l'idée d'une redevance sur les poids lourds. Mais on ne peut en attendre plus de 400 à 600 millions d'euros, et nous avons besoin pour tenir les promesses de l'ancienne majorité, lancer de nouveaux projets et faire le Lyon-Turin, du double - 1,2 milliard.

Réponse à Monsieur François Bayrou :

Certes, Monsieur Bayrou, les Espagnols vont vite... Mais ils bénéficient pour cela de concours européens auxquels la France ne peut prétendre ! Nous devons donc convaincre nos partenaires de définir des mécanismes de financement pour les investissements structurants, et je suis intervenu en ce sens auprès de M. Van Miert.

Réponse à Monsieur Alain Juppé :

M. Juppé a cent fois raison de souhaiter un allègement de nos procédures. J'ai le plaisir de lui annoncer que l'IMEC ne sera pas remplacé. Par ailleurs, j'approuve son plaidoyer pour des ressources réellement dédiées au transport, avec affectation de ces moyens à un établissement public.

Réponses de M. Dominique Bussereau aux interventions des parlementaires :

Réponse à Monsieur Paul Giacobbi :

M. Giacobbi a soulevé la question des taux internes de rentabilité : il faudra l'examiner de près.

3-/ Sur le LYON – TURIN et la traversée des Alpes :

Mme Odile Saugues

(...) Un jour, c'est le président de la commission permanente du Conseil national d'aménagement du territoire qui démissionne parce que la DATAR ne considère plus comme prioritaire d'assurer l'égalité des chances entre les régions.

La veille, c'est le **président du comité pour la liaison européenne transalpine, M. Raymond Barre**, qui dénonce un manque de vision et des décisions technocratiques, tandis que le président de l'association des maires de France exprime sa déception à propos de l'abandon de la voie d'eau comme mode alternatif au tout routier et que le président de l'Association des régions de France s'inquiète du non-respect des engagements de l'Etat dans les contrats de plan.

(...) Mais la palme revient à M. Sergio Pininfarina, président de la commission intergouvernementale pour le TGV Lyon-Turin : « Si les Français ne peuvent pas payer, nous avancerons l'argent ».

(...) Nous savons aussi que certains hauts fonctionnaires ont une tendance naturelle à enterrer des projets, surtout lorsqu'ils sont l'expression de choix politiques et qu'ils ne s'inscrivent pas dans le dogme du « tout routier ». Nous en avons fait l'expérience avec le rapport Brossier sur les transports terrestres dans les Alpes, qui préconisait déjà un report du TGV Lyon-Turin.

(...) Quelle est la crédibilité de votre engagement européen quand les hésitations de la France menacent un projet comme le Lyon-Turin, identifié comme l'un des quatorze projets prioritaires de l'Union européenne et que notre pays ne respecte pas ses engagements internationaux, sans parler de la ratification du traité international relatif à cette liaison transalpine par les deux parlements ? (...)

M. François-Michel Gonnot

S'agissant de la liaison Lyon-Turin, vous avez rappelé, Monsieur le ministre, que la parole de la France serait respectée. Encore faut-il qu'elle le soit dans les délais prévus dans les textes internationaux déjà signés. La traversée des Alpes pose des problèmes considérables de sécurité et d'environnement. L'Italie doit rester amarrée au coeur de la partie occidentale de l'Union européenne et cette liaison doit renforcer la part méditerranéenne de l'Europe. Autant d'arguments qui militent en faveur de cette liaison.

Mme Anne-Marie Comparini : voir texte intégral ci-avant

M. Michel Bouvard

Si l'on s'en tient au document élaboré par le CGPC et l'IGF, après que les priorités sont définies, survient le problème du financement. L'étude repousse au-delà de 2020 certains grands projets. Il s'agit notamment de la liaison Seine-Nord, évaluée à 2,6 milliards, ou de la ligne à grande vitesse Lyon-sillon alpin - 1,8 milliard. S'agissant de ce dernier programme, la proposition de report du projet peut surprendre, dans la mesure où les collectivités territoriales de la région Rhône-Alpes se sont engagées à le cofinancer et après que le Gouvernement a signé le 19 mars 2002 un protocole d'intention tout à fait explicite. D'ici à 2020, ce sont 16 milliards à 20 milliards de crédits supplémentaires qu'il faudra dégager, l'ajustement étant lié au niveau du surplus que l'on entend consacrer à la maintenance du réseau. Ainsi, c'est à un quasi doublement du niveau des capacités d'investissement de l'Etat dans le secteur des transports qu'il faut s'attendre dans la période.

(...) Un mot sur le projet Lyon-Turin. Contrairement à ce qu'ont écrit les auteurs de l'audit, il n'est pas « en attente ». Mme Comparini l'a rappelé, 500 mètres de galerie ont déjà été creusés et 310 millions d'euros ont été engagés.

En scindant le trafic voyageur et le fret, les auditeurs n'ont pas tenu compte de la cohérence globale du projet. Il s'agit du seul grand projet dans le Sud de l'Europe. Il mérite d'être retenu. Il ne serait pas raisonnable que le trafic entre la France et l'Italie continue de se limiter à trois tunnels, dont l'un - celui du Mont Blanc - n'a pas été conçu pour les camions et dont un autre - celui de Fréjus - est dans un site géologiquement instable. Il faut donner suite à ce projet (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP*).

M. Michel Destot

La bonne approche ne peut être que globale et multimodale, dans une perspective de développement durable.

Permettez à l'élus rhône-alpin que je suis de s'élever avec la plus grande vigueur contre les conclusions des experts, qui n'ont pas prévu de financement pour la liaison ferroviaire Lyon-Turin avant 2020.

C'est se priver des financements européens dans le cadre de l'actuel budget communautaire. Comment imposer à la région de France qui connaît le plus fort développement économique le maintien d'une desserte aussi indigne que la nôtre ? A l'heure où l'Europe s'apprête à se doter d'une nouvelle Constitution, peut-on accepter que deux pays limitrophes soient incapables d'ouvrir entre eux une liaison TGV ?

Ce projet est le maillon indispensable à la liaison est-ouest de l'Europe du sud, qui renforcera le rôle de la France et des pays latins à travers le continent.

La réalisation de cette liaison est nécessaire pour la préservation de l'environnement alpin. Elle constitue un engagement de la France, conformément au traité signé le 29 janvier 2001 par le Président de la République. (...)

L'audit a systématiquement privilégié les projets routiers ou autoroutiers sur le rail et le transport fluvial, alors que le déséquilibre, déjà flagrant, devient insupportable. Le développement durable n'est pas une mode, c'est une absolue nécessité. Ne perdons pas de temps : il y a urgence. Il faut du courage et de la détermination. Là, c'est une autre affaire !

M. Pierre Ducout

Il est vrai aussi que les priorités ne sont pas les mêmes selon que l'on oriente sa lunette dans le sens ouest-est, dans le sens nord-sud ou en suivant la diagonale de la « banane bleue », ou encore selon que l'on lit les quotidiens régionaux ou les grands quotidiens nationaux dans lesquels nos régions riches rappellent l'urgence de leurs projets d'ouverture à l'est.

M. Gilbert Biessy

L'audit commandé par le Gouvernement et, dans une moindre mesure, le rapport de la DATAR compromettent l'avenir de la desserte Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et de la liaison transalpine Lyon-Turin.

Ces deux exemples illustrent malheureusement la vision à court terme du Gouvernement. A vouloir faire des économies à tout prix, on risque de délaissier des projets pertinents pour l'aménagement et le développement des territoires.

(...) Un autre projet semble aujourd'hui menacé, même si le rapport de la DATAR diverge de l'audit financier. Je veux parler du projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. Celui-ci comporte deux volets. Le premier concerne l'aménagement d'un itinéraire de fret ferroviaire : il doit permettre le transit, à terme, de 40 millions de tonnes de marchandises, désengorgeant le trafic routier de plus d'un million de camions. Le développement du fret ferroviaire et du ferroutage est le meilleur moyen de répondre aux objectifs prioritaires de lutte contre l'insécurité routière et de préservation de l'environnement.

Le deuxième volet concerne la création d'une ligne pour voyageurs à grande vitesse, reliant à l'Italie du Nord les villes françaises du sillon alpin.

A ce propos, pourrions-nous obtenir des informations précises sur l'implantation de la future gare TGV dans le secteur de Montmélian, demandée par de nombreux élus d'Isère ? Le choix de cet emplacement permettrait d'améliorer la desserte des vallées alpines, y compris Grenoble et Chambéry.

Le projet Lyon-Turin a déjà fait l'objet d'accords entre la France et l'Italie en 2001 pour la réalisation du tunnel de base ou l'objectif d'ouverture des lignes en 2012, et d'un protocole d'accord entre l'Etat, la région et les conseils généraux concernés. Le projet Lyon-Turin tirait sa force de la combinaison du fret et du transport de voyageurs à grande vitesse.

Ce projet cohérent est aujourd'hui menacé. En séparant les deux volets, en repoussant la réalisation de la ligne pour voyageurs en 2020, en changeant la nature des projets de fret ferroviaire, le Gouvernement risque de revenir sur sa parole. Nous assistons à un désengagement grave de l'Etat.

Les dangers qui pèsent sur la pérennité des projets Lyon-Turin et POLT me paraissent révélateurs des choix néfastes que le Gouvernement s'apprête à faire. Ces projets sont utiles, respectueux de l'environnement, porteurs de développement économique. Ils ouvrent la France, y compris ses régions enclavées, sur ses voisins européens. Ces projets sont, en outre, soutenus par les collectivités territoriales, qui répondent aux aspirations des populations.

Le développement d'un véritable service public de transports ne doit pas être remis en cause par des critères comptables à court terme. L'aménagement du territoire doit se penser dans le temps. Aux critères de rentabilité économique que manie le Gouvernement, nous opposons des critères d'utilité sociale.

Le choix stratégique qui se dessine est un vrai choix politique, mais c'est malheureusement celui du tout routier et autoroutier.

M. Marc-Philippe Daubresse

La réalisation des lignes de TGV déjà annoncées et non financées doit être programmée. Nous devons aussi réaliser la liaison emblématique de Lyon-Turin. Nous devons mettre en place un réseau de plates-formes multimodales pertinent pour arrêter l'engorgement de nos routes, mais nous devons aussi mettre en place les crédits pour le désengorgement des tuyaux qui relient entre elles ces plates-formes ferroviaires, en particulier Paris-Lyon-Dijon.

Monsieur Jean-Jack Queyranne : voir texte intégral ci-avant

M. Joël Giraud

(...) Paradoxalement, le TGV Méditerranée nous a encore plus isolés, des trains de forte capacité n'étant plus acheminés vers les Alpes du sud. Les groupes se voient proposer par la SNCF un acheminement par car *via* des cols à plus de 2000 mètres d'altitude.

C'est pourquoi tous les efforts de la région PACA, des chambres de commerce et d'industrie, des conseils généraux se portent sur la nécessité de raccorder Briançon au réseau ferroviaire italien afin de faire bénéficier le réseau sud-alpin de l'effet TGV France-Italie.

Il nous semble important, toutes tendances politiques confondues, alpins du nord et du sud réunis, que le projet de tunnel ferroviaire sous le Mont Genève voie bien le jour.

Avec un coût représentant la moitié des aléas de chantier du Lyon-Turin, on mettrait un terme à l'isolement des Alpes du sud. Je rappelle qu'il faut 12 heures pour aller de Paris à Briançon par train direct. On valoriserait l'économie touristique des Hautes-Alpes et des Alpes de Haute-Provence mais aussi de la Maurienne, on ouvrirait au port autonome de Marseille un *Hinterland* indispensable à son expansion avec les bassins de Turin et Milan et on éviterait à l'axe du col de Montgenèvre de devenir la déviation routière gratuite des tunnels routiers et ferroviaires du Fréjus.

Je conclurai sur cet appel au secours d'une région qui étouffe.

M. Martial Saddier

(...) L'Union européenne continue de s'élargir. Formant une barrière naturelle de la Méditerranée jusqu'à Vienne, le massif alpin est un obstacle naturel majeur. Son franchissement est un enjeu économique. Le projet ferroviaire Lyon-Turin, qui constitue une alternative au tout routier dans ce massif, est en discussion et j'espère que le calendrier et le financement seront bientôt précisés.

Les innovations en matière d'ingénierie juridique et financière comme la consolidation des possibilités de partenariat public-privé sont à encourager afin de permettre la réalisation d'un projet d'une telle envergure.

Évaluer les coûts indirects liés à sa non-réalisation aiderait peut-être à redonner un élan aux recherches de fonds nécessaires à sa réalisation.

Son impact portant sur plusieurs cycles économiques, il paraît difficile d'en avoir une idée exacte aujourd'hui.

Responsables de nuisances sonores, de désagréments, de pollution, ces versants de l'utilisation des infrastructures sont peu pris en compte. La part du transport routier est prépondérante dans l'émission de gaz carbonique. Le développement durable de nos infrastructures ne peut s'envisager en dehors de la prise en compte des incidences néfastes sur l'environnement, la santé et la sécurité des personnes. (...)

4-/Réponses de M. de Robien aux interventions des parlementaires :

Réponse à Madame Odile Saugues :

Le TGV Lyon-Turin fait l'objet d'un traité France-Italie, qui sera respecté.

Réponse à Madame Anne-Marie Comparini :

Je vous remercie, Madame Comparini, d'avoir souligné que l'amélioration de la sécurité routière passe, aussi, par l'amélioration du réseau routier. Vous avez rappelé votre attachement à la réalisation de la ligne Lyon-Turin ; je le répète : les engagements de la France seront tenus, au moyen d'un financement affecté.

Réponse à Messieurs Michel Bouvard et Hervé Mariton :

MM. Bouvard et Mariton ont eu raison de souligner que les équipements nécessaires devaient être définis dans le cadre européen.

Réponse à Monsieur Michel Destot :

J'ai noté son accord de principe sur la ligne Lyon-Turin, si le financement existe. Nous y travaillerons, bien sûr, mais, d'une manière générale, il faut faire preuve de volonté politique, sans dire « oui » à tout et ne pouvoir ensuite tenir les promesses faites. (...) Je l'ai dit dans mon propos introductif, mes priorités sont l'Europe, les territoires, le respect des usagers, l'environnement, l'intermodalité et le respect de la parole de l'Etat. Je n'ai pas changé d'avis.

Réponses de M. Dominique Bussereau aux interventions des parlementaires :

Réponse à Monsieur Michel Bouvard :

Le traité relatif au Lyon-Turin sera respecté ; aucun retard n'a été pris ; reste à trouver les financements nécessaires.

Réponse à Monsieur Jean-Jack Queyranne :

Comme MM. Bouvard et Saddier, M. Queyranne s'est intéressé à la liaison Lyon-Turin. Sur le contournement de Lyon, le cahier des charges des études préliminaires a été signé jeudi dernier. Rappelons que l'audit n'est pas une décision du Gouvernement, mais plutôt une photographie des non-décisions de nos prédécesseurs... A partir de là, il nous faudra concilier le possible et le souhaitable.

Réponse à Monsieur Martial Saddier

Je remercie M. Saddier (...) Nous apprécions l'accord qu'il apporte à de nouveaux modes de financement, et son engagement en faveur de la liaison Lyon-Turin.