



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Politique des transports

Question au Gouvernement n° 1846

Texte de la question

M. le president. La parole est a M. Jean-Pierre Chevenement.

M. Jean-Pierre Chevenement. Ma question s'adresse a M. le ministre de l'equipement.

En donnant un coup de frein au programme TGV, le Gouvernement risque de gacher un atout majeur pour la France. Le rapport Rouvillois a sans doute raison de proposer le phasage des projets, mais la publicite faite a la technique du train pendulaire, sorte de «sous-sous-TGV», qui ne permet que d'economiser quelques minutes, est le rideau de fumee destine a masquer la retraite.

Le rapport Rouvillois renvoie a un horizon indetermine la realisation des differents projets de lignes nouvelles. M. Arthuis a refuse a Dublin le financement du TGV-Est par l'Union europeenne. Les commandes de la SNCF a l'industrie ferroviaire viennent d'etre reduites de 3 milliards de francs. Dans le meme temps, l'Allemagne programme 3 200 kilometres de lignes a grande vitesse sur son territoire, financees par des prets a quarante ans sans interet.

Monsieur le ministre, l'Etat est-il pret a degager, au profit d'entreprises de reseaux ferres nationales, les credits necessaires a la fois pour la modernisation du reseau actuel et pour la realisation de lignes TGV nouvelles, eventuellement phasees ?

Pour le Grand Est, il existe deux projets de TGV: le TGV-Est vers Strasbourg et la premiere phase du TGV Rhin-Rhone, de Mulhouse a Dijon. L'Etat est-il pret a organiser un debat sur l'interet compare des trois grands projets d'infrastructure interessant le Grand Est: les deux projets de TGV et le grand canal Rhin-Rhone ? Je suis persuade que M. Barre, repute le meilleur economiste de France, s'associera a moi pour reclamer ce debat.

Ma derniere question porte sur le niveau de commandes a l'industrie ferroviaire francaise. Celle-ci a besoin au minimum d'exporter un TGV a deux motrices et deux locomotives par mois. Est-il normal que la COFACE realise un benefice de 10 milliards de francs et que les credits sur protocole aient ete divises par trois ? Comptez-vous relever le niveau des commandes de la SNCF, encourager la recherche sur le TGV de troisieme generation et, enfin, aligner le systeme francais d'aide a l'exportation sur le systeme allemand, qui, comme par miracle, echappe a la regle du consensus ? (Applaudissements sur quelques bancs du groupe Republique et Liberte et du groupe socialiste.)

M. le president. La parole est a M. le ministre de l'equipement, du logement, des transports et du tourisme.

M. Bernard Pons, ministre de l'equipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur le depute, je crois que vous exagerez en disant que le Gouvernement donne un coup de frein au TGV. Le Gouvernement veut faire une operation verite.

Nous avons actuellement 1 300 kilometres de TGV et il a fallu plus de vingt ans pour realiser l'ensemble de ces infrastructures. Nous en avons 2 300 kilometres en portefeuille, ce qui represente un investissement qui depasse les 200 milliards. Vous savez comme moi que nous ne realiserons pas toutes ces infrastructures en quelques annees, meme en dix ou quinze ans. Le programme ambitieux du schema directeur doit se developper sur une generation.

Le rapport Rouvillois, c'est une operation verite. C'est un rapport extremement interessant parce qu'il fait le point sur l'ensemble de ce grand programme et qu'il sera un element de travail pour vous et pour le Gouvernement. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en debattre dans quelques jours, lorsque je recevrai l'ensemble des elus et des representants des collectivites territoriales qui s'interessent plus particulierement au TGV-Est.

Il est faux de dire que M. Arthuis a refuse de financer le TGV-Est. Il a refuse de donner une rallonge au niveau de l'Union europeenne, car les credits prevus pour le financement des quatorze grands programmes europeens sont inscrits dans le budget general de l'Union. M. Arthuis ne voyait pas pourquoi il fallait qu'il consente une avance alors que, pour le moment, aucun credit n'a ete octroye.

Les commandes de la SNCF a l'industrie ferroviaire se poursuivent. Nous avons incite la SNCF a les etaler d'une maniere reguliere, de facon que le plan de charge de l'industrie ferroviaire soit maintenu.

Je ne peux pas vous laisser dire que le TGV pendulaire est un «sous-TGV». Il y a une confusion. Un certain nombre de pays etrangers ont mis au point le train pendulaire, que la SNCF n'avait pas voulu utiliser en France. On vient de le mettre en service sur la ligne Lyon-Turin. L'industrie ferroviaire francaise, a la demande de Mme Idrac et a ma demande, vient de mettre en etude un prototype de TGV pendulaire, qui sera un «TGV plus». Alors je crois que vous pouvez avoir confiance.

Quant a la comparaison entre le TGV-Est, le TGV Rhin-Rhone et le canal Rhin-Rhone, on ne peut pas ouvrir un debat sur des projets qui ne sont pas comparables. Le TGV-Est a deja ete declare d'utilite publique, le TGV Rhin-Rhone non. Quant au canal Rhin-Rhone, il est inscrit dans la loi et son financement est prevu.

(Applaudissements sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la Republique et du groupe de l'Union pour la democratie francaise et du Centre.)

Texte de la réponse

M. le president. La parole est a M. Jean-Pierre Chevenement.

M. Jean-Pierre Chevenement. Ma question s'adresse a M. le ministre de l'equipement.

En donnant un coup de frein au programme TGV, le Gouvernement risque de gacher un atout majeur pour la France. Le rapport Rouvillois a sans doute raison de proposer le phasage des projets, mais la publicite faite a la technique du train pendulaire, sorte de «sous-sous-TGV», qui ne permet que d'economiser quelques minutes, est le rideau de fumee destine a masquer la retraite.

Le rapport Rouvillois renvoie a un horizon indetermine la realisation des differents projets de lignes nouvelles. M. Arthuis a refuse a Dublin le financement du TGV-Est par l'Union europeenne. Les commandes de la SNCF a l'industrie ferroviaire viennent d'etre reduites de 3 milliards de francs. Dans le meme temps, l'Allemagne programme 3 200 kilometres de lignes a grande vitesse sur son territoire, financees par des prets a quarante ans sans interet.

Monsieur le ministre, l'Etat est-il pret a degager, au profit d'entreprises de reseaux ferres nationales, les credits necessaires a la fois pour la modernisation du reseau actuel et pour la realisation de lignes TGV nouvelles, eventuellement phasees ?

Pour le Grand Est, il existe deux projets de TGV: le TGV-Est vers Strasbourg et la premiere phase du TGV Rhin-Rhone, de Mulhouse a Dijon. L'Etat est-il pret a organiser un debat sur l'interet compare des trois grands projets d'infrastructure interessant le Grand Est: les deux projets de TGV et le grand canal Rhin-Rhone ? Je suis persuade que M. Barre, repute le meilleur economiste de France, s'associera a moi pour reclamer ce debat. Ma derniere question porte sur le niveau de commandes a l'industrie ferroviaire francaise. Celle-ci a besoin au minimum d'exporter un TGV a deux motrices et deux locomotives par mois. Est-il normal que la COFACE realise un benefice de 10 milliards de francs et que les credits sur protocole aient ete divises par trois ? Comptez-vous relever le niveau des commandes de la SNCF, encourager la recherche sur le TGV de troisieme generation et, enfin, aligner le systeme francais d'aide a l'exportation sur le systeme allemand, qui, comme par miracle, echappe a la regle du consensus ? (Applaudissements sur quelques bancs du groupe Republique et Liberte et du groupe socialiste.)

M. le president. La parole est a M. le ministre de l'equipement, du logement, des transports et du tourisme.

M. Bernard Pons, ministre de l'equipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur le depute, je crois que vous exagerez en disant que le Gouvernement donne un coup de frein au TGV. Le Gouvernement veut faire une operation verite.

Nous avons actuellement 1 300 kilometres de TGV et il a fallu plus de vingt ans pour realiser l'ensemble de ces infrastructures. Nous en avons 2 300 kilometres en portefeuille, ce qui represente un investissement qui depasse les 200 milliards. Vous savez comme moi que nous ne realiserons pas toutes ces infrastructures en quelques annees, meme en dix ou quinze ans. Le programme ambitieux du schema directeur doit se developper

sur une generation.

Le rapport Rouvillois, c'est une operation verite. C'est un rapport extremement interessant parce qu'il fait le point sur l'ensemble de ce grand programme et qu'il sera un element de travail pour vous et pour le Gouvernement. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en debattre dans quelques jours, lorsque je recevrai l'ensemble des elus et des representants des collectivites territoriales qui s'interessent plus particulierement au TGV-Est.

Il est faux de dire que M. Arthuis a refuse de financer le TGV-Est. Il a refuse de donner une rallonge au niveau de l'Union europeenne, car les credits prevus pour le financement des quatorze grands programmes europeens sont inscrits dans le budget general de l'Union. M. Arthuis ne voyait pas pourquoi il fallait qu'il consente une avance alors que, pour le moment, aucun credit n'a ete octroye.

Les commandes de la SNCF a l'industrie ferroviaire se poursuivent. Nous avons incite la SNCF a les etaler d'une maniere reguliere, de facon que le plan de charge de l'industrie ferroviaire soit maintenu.

Je ne peux pas vous laisser dire que le TGV pendulaire est un «sous-TGV». Il y a une confusion. Un certain nombre de pays etrangers ont mis au point le train pendulaire, que la SNCF n'avait pas voulu utiliser en France. On vient de le mettre en service sur la ligne Lyon-Turin. L'industrie ferroviaire francaise, a la demande de Mme Idrac et a ma demande, vient de mettre en etude un prototype de TGV pendulaire, qui sera un «TGV plus».

Alors je crois que vous pouvez avoir confiance.

Quant a la comparaison entre le TGV-Est, le TGV Rhin-Rhone et le canal Rhin-Rhone, on ne peut pas ouvrir un debat sur des projets qui ne sont pas comparables. Le TGV-Est a deja ete declare d'utilite publique, le TGV Rhin-Rhone non. Quant au canal Rhin-Rhone, il est inscrit dans la loi et son financement est prevu.

(Applaudissements sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la Republique et du groupe de l'Union pour la democratie francaise et du Centre.)

Données clés

Auteur : [M. Chevènement Jean-Pierre](#)

Circonscription : - RL

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 1846

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 octobre 1996, page 5353

Réponse publiée le : 16 octobre 1996, page 5353

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 16 octobre 1996