



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Lyon Turin

Question orale n° 1560

Texte de la question

M. Dominique Dord attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le dossier de liaison ferroviaire Lyon-Turin (voyageurs et fret). Le discours sur la priorité à accorder dans ce dossier à la partie fret se heurte à beaucoup de scepticisme. En effet, l'échéance est lointaine, les problèmes techniques immenses et les financements mal assurés, pour ne pas dire davantage. Dans ce contexte, et pour réussir vraiment à donner la priorité au fret, il convient de proposer un moratoire sur la ligne nouvelle voyageurs qui, à défaut, verra le jour avant la ligne nouvelle fret. L'ensemble des énergies, l'ensemble des financements doit converger sans délai vers le fret. Les 10 à 12 milliards de francs à consacrer à la nouvelle ligne voyageurs seront ainsi affectés prioritairement aux marchandises. Si l'on veut que le rail constitue une alternative à la route pour le transport des marchandises, et cela dans les meilleurs délais, il convient de mettre toutes les chances de ce côté. Il lui demande se s'engager sur ce moratoire.

Texte de la réponse

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LA LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN

M. le président. M. Dominique Dord a présenté une question, n° 1560, ainsi rédigée :

« M. Dominique Dord attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le dossier de liaison ferroviaire Lyon-Turin (voyageurs et fret). Le discours sur la priorité à accorder dans ce dossier à la partie fret se heurte à beaucoup de scepticisme. En effet, l'échéance est lointaine, les problèmes techniques immenses et les financements mal assurés, pour ne pas dire davantage. Dans ce contexte, et pour réussir vraiment à donner la priorité au fret, il convient de proposer un moratoire sur la ligne nouvelle voyageurs qui, à défaut, verra le jour avant la ligne nouvelle fret. L'ensemble des énergies, l'ensemble des financements doit converger sans délai vers le fret. Les 10 à 12 milliards de francs à consacrer à la nouvelle ligne voyageurs seront ainsi affectés prioritairement aux marchandises. Si l'on veut que le rail constitue une alternative à la route pour le transport des marchandises, et cela dans les meilleurs délais, il convient de mettre toutes les chances de ce côté. Il lui demande de s'engager sur ce moratoire. »

La parole est à M. Dominique Dord, pour exposer sa question.

M. Dominique Dord. Monsieur le ministre délégué à l'enseignement professionnel, je souhaite attirer l'attention du ministre de l'équipement sur le dossier de la future liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin qui concerne, comme vous le savez, à la fois les voyageurs et les marchandises. Je crois que l'on peut dire que l'unanimité se fait sur la priorité à accorder dans ce dossier à la partie

fret, mais, au-delà du discours, le scepticisme l'emporte. En effet, comme dans tous les dossiers de ce type d'ailleurs, l'échéance est très lointaine, les problèmes de procédure sont certains, les problèmes techniques immenses et, surtout, les financements encore très mal assurés, pour ne pas dire totalement inexistant à ce jour.

Ce scepticisme est accru par le fait que chacun de ceux qui connaissent un peu le dossier savent bien que, en réalité, la priorité ne sera pas donnée au fret puisque 10 à 12 milliards de francs seront consacrés d'abord à l'ouverture d'une nouvelle liaison voyageurs entre Lyon et Chambéry, liaison qui verra le jour avant la liaison fret simplement parce que le calendrier de la procédure est ainsi engagé. Sur un sujet aussi vital, est-ce à la procédure de nous dicter le calendrier ? Je ne le crois pas. Ne serait-ce pas plutôt à la volonté politique de reprendre le dessus ?

Aussi, si nous sommes vraiment soucieux de donner effectivement la priorité à une nouvelle liaison marchandises, ce dont je ne doute pas, je propose qu'un moratoire sur la construction de la ligne nouvelle voyageurs entre Lyon et Chambéry soit adopté de manière que l'ensemble des énergies et des financements concourent à réaliser le mieux possible la liaison marchandises, la liaison voyageurs ne voyant le jour qu'une fois la liaison marchandises financée.

Dans un contexte de rareté des financements publics et privés, je suis convaincu qu'un tel moratoire serait de nature à rassurer la grande majorité des élus et de nos concitoyens qui considèrent que les financements doivent être affectés d'abord à un mode alternatif de transport des marchandises à travers les Alpes, grâce au rail, et ce dans les meilleurs délais : 2010 serait une échéance manifestant notre réelle ambition.

J'aimerais savoir si M. Gayssot souhaite ou non s'engager dans ce moratoire.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'enseignement professionnel.

M. Jean-Luc Mélenchon, *ministre délégué à l'enseignement professionnel*. Comme je l'ai signalé il y a un instant, monsieur Dord, M. Gayssot est avec le Premier ministre en visite officielle en Russie. Voici la réponse qu'il avait envisagé de vous faire, j'espère que vous serez satisfait.

La mise en oeuvre du projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin a été décidée lors du sommet franco-italien de Turin en janvier dernier, et la date d'ouverture du tunnel de base a été fixée à 2015. Destiné au trafic de voyageurs comme de marchandises, cet ouvrage constitue la pièce maîtresse du projet, mais je vous confirme que la part des marchandises sera prépondérante.

Depuis, M. Gayssot et son homologue italien ont demandé à la commission intergouvernementale d'examiner les possibilités d'accélérer les procédures, en vue d'une mise en service du tunnel de base entre 2012 et 2015.

Sur la partie française du projet, toutes les dispositions ont également été prises pour accélérer la mise en oeuvre du volet fret. Ainsi, les études d'avant-projet sommaire du tunnel sous la Chartreuse dédié à la circulation des trains de fret et les études préliminaires d'un nouvel itinéraire d'acheminement des marchandises depuis Lyon et Ambérieu jusqu'au massif de la Chartreuse ont été engagées à la demande du ministre par Réseau ferré de France. Nous ne sommes donc pas en retard.

Dans le même temps, l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire se met en place pour que le ferroutage connaisse une première mise en oeuvre dès la fin de 2002, avec les navettes pour les citernes et la mise en service de toute l'autoroute ferroviaire en 2005-2006.

Parallèlement, le ministre a demandé à Réseau ferré de France de mettre au point le dossier d'avant-projet sommaire de la ligne à grande vitesse entre Lyon et le Sillon alpin. Elle permettra notamment de libérer des capacités sur la ligne existante entre Lyon et Chambéry au profit du fret et des trains

régionaux de voyageurs.

S'agissant du tunnel sous la Chartreuse, M. Gayssot a demandé à Réseau ferré de France d'établir le dossier d'avant-projet sommaire avant la fin du premier semestre de 2002 pour permettre ensuite l'ouverture de l'enquête publique dans les meilleurs délais.

Lors de la table ronde sur le transport de marchandises dans les Alpes, qui s'est tenue à Lyon le 2 octobre dernier, le ministre des transports a effectivement annoncé que l'enquête d'utilité publique et la date de mise en service de ces deux opérations complémentaires devaient être concomitantes, alors qu'elles étaient précédemment décalées de quelques mois.

Cela ne modifie pas le fait que, comme auparavant, le financement de ces deux opérations doit être examiné en priorité.

L'Etat y prendra toute sa part avec la création d'un établissement public multimodal inscrite dans le cadre du projet de la loi sur la sécurité des infrastructures et systèmes de transports qui sera discuté ce soir au Sénat. Ce dispositif permettra d'utiliser les excédents autoroutiers alpins pour financer les infrastructures ferroviaires.

Par ailleurs, la commission nationale du débat public, saisie en août dernier, a décidé d'organiser un débat portant sur les contournements ferroviaire et routier de l'agglomération lyonnaise. Ce débat, ouvert depuis le 15 octobre pour une durée de trois mois, permettra la mise au point définitive des études préliminaires du nouvel itinéraire de fret vers le tunnel de la Chartreuse, que le préfet de la région Rhône-Alpes devrait soumettre aux consultations locales au cours de l'année 2002.

M. le président. La parole est à Dominique Dord.

M. Dominique Dord. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette réponse, qui n'apporte pas d'éléments très nouveaux.

M. le ministre délégué à l'enseignement professionnel. Quand même !

M. Dominique Dord. Je sais que le ministre de l'équipement fait tout pour accélérer la procédure sur le fret tant sur le plan administratif que sur le plan technique.

Néanmoins, je trouve assez suave de vous entendre dire que les deux financements seront prioritaires. Si on définit un ordre de priorité entre deux sujets, il paraît assez difficile de les mettre tous les deux en priorité. Je crains donc que, malheureusement, votre réponse ne lève pas les doutes qui sont les miens mais aussi ceux de nombreux élus de Savoie.

Données clés

Auteur : [M. Dominique Dord](#)

Circonscription : Savoie (1^{re} circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1560

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 octobre 2001, page 5982

Réponse publiée le : 24 octobre 2001, page 6408

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 octobre 2001