



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

tramways

Question orale n° 451

Texte de la question

L'État s'est engagé au financement de la troisième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise, incluant les branches C et C'. Or, le Gouvernement vient d'opérer des coupes sombres dans ce financement, passant de 67 MEUR à 23 MEUR. Il supprime la variante C', qui concerne particulièrement des zones géographiques où vivent les couches populaires. Ce faisant, il porte un coup extrêmement dur aux collectivités locales qui ont fait du tramway un axe structurant de la reconquête de la ville par les habitants et de la protection contre les pollutions atmosphériques en milieu urbain. Dans la perspective d'une rencontre prochaine entre les élus locaux et le ministre, M. Gilbert Biessy demande à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer si le Gouvernement respectera le principe de continuité de l'État et le respect de la parole donnée en ce qui concerne le financement de la troisième ligne du tramway grenoblois dans toutes ses composantes, fût-ce en étalant ce financement sur plusieurs exercices si nécessaire. À titre subsidiaire, il souhaiterait savoir où en sont les négociations et quelle orientation se dégage quant au règlement européen relatif à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs.

Texte de la réponse

FINANCEMENT DE LA TROISIÈME LIGNE DE TRAMWAY DE GRENOBLE

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy, pour exposer sa question, n° 451, relative au financement de la troisième ligne de tramway de Grenoble.

M. Gilbert Biessy. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports, je me suis permis d'intégrer à ma question une sous-question relative au projet de règlement européen sur les contrats de service public de transports voyageurs. De nombreux élus et conseillers généraux s'inquiètent en effet pour leur régie de transport. Nous aimerions avoir quelques éclaircissements très brefs sur ce point et vous en remercions.

J'en viens au coeur de mon propos. Il y a près de dix-huit mois, un nouveau gouvernement est arrivé, qui s'était donné pour mission, si j'ai bien compris, de redonner toute valeur à la parole de l'Etat et de donner un élan nouveau à la décentralisation et au partenariat qu'elle suppose, afin de donner corps à une pensée française du développement durable. C'est précisément de partenariat, de décentralisation, de développement durable et surtout de parole de l'Etat qu'avec tous les élus de l'agglomération grenobloise, je souhaite vous entretenir aujourd'hui.

L'agglomération grenobloise, vous le savez, a la particularité d'être enserrée entre plusieurs massifs montagneux, ce qui crée des contraintes considérables pour les gestionnaires publics, contraintes foncières, certes, mais également contraintes de pollution et de déplacement.

La combinaison de ces contraintes a fait que, très tôt, la réalisation d'un réseau performant de transports en

commun a été considérée comme un choix de survie. Une première ligne de tramway a été réalisée de 1983 à 1986, puis une seconde quelques années plus tard. Le tramway grenoblois restera dans les mémoires comme une première mondiale en matière d'accessibilité aux handicapés. Certes, nous n'avons pas toujours eu tous les financements voulus pour réaliser ces opérations, mais tous les ministres concernés, tous les gouvernements ont apporté leur soutien à nos actions de développement des transports collectifs. La plupart ont pour l'essentiel tenu leurs promesses jusqu'à aujourd'hui.

Alors que l'Etat s'était engagé à hauteur de 67 millions d'euros, que nos plans de financement étaient réalisés en conséquence, que les travaux ont d'ores et déjà commencé, alors que nous avons tous cru en la parole de l'Etat et que nous ne pouvions qu'être confortés par les propos de M. le Président de la République sur la transparence, le partenariat, le développement durable, vous avez la joie de nous annoncer que l'Etat participera à hauteur de 23 millions d'euros, c'est-à-dire à peine le tiers de la somme prévue, de la somme promise, dirai-je. Vous savez ce que c'est que gérer une ville, vous savez que tous les élus locaux, les populations apportent bien plus que 23 millions d'euros, bien plus que les 67 millions que nous attendions. L'agglomération grenobloise, à travers le plan de déplacement urbain, à travers cette nouvelle ligne de tramway dans toutes ses composantes incluant les branches C et C', à travers les initiatives communautaires URBAN, s'engage dans une reconquête de la ville, une amélioration des conditions de vie et de sécurité, une politique d'intégration et, à notre niveau, de réduction des inégalités sociales.

Nous ne pouvons comprendre que l'Etat nous abandonne au milieu du gué, qu'il revienne sur la parole donnée. Et, surtout, cela nous place dans une situation impossible. C'est la raison pour laquelle je vous demande instamment de réétudier votre position sur ce dossier, quitte à étaler les crédits de paiement sur plusieurs exercices si nécessaire.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur le député, il y a trois aspects dans votre question : le projet grenoblois que vous avez évoqué, avec les branches C et C' du tramway, le règlement européen et, plus globalement, l'aide de l'Etat, aux projets de tramway. M. Rochebloine est là, et je l'entends déjà prononcer le nom de Saint-Etienne,...

M. François Rochebloine. Eh oui !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. ... autre grande ville de la région Rhône-Alpes.

Nous évoquerons ces questions cet après-midi avec Gilles de Robien, devant la commission des affaires économiques présidée par M. Ollier. Il y a dans le budget pour 2004 des moyens nouveaux de financement pour les projets de transports collectifs, ce sont des prêts de la Caisse des dépôts à très long terme et à faible taux d'intérêt, qui, dans certains cas, ont le même effet déclencheur que les subventions de l'Etat. Nous permettrons aux agglomérations, si elles le peuvent et le veulent, d'augmenter le versement transports sans autorisation de l'Etat, et d'autres moyens seront également dégagés pour assurer le financement des lignes de tramway. Pour 2005, nous mettrons en place un système de financement pérenne. J'ai demandé à votre collègue Christian Philip qui est le premier vice-président du GART, le groupement des autorités responsables de transport, présidé par Michel Destot, le député-maire de Grenoble, de faire des propositions au Gouvernement. Nous en avons assez en effet que, chaque année, en fonction des aléas de la loi de finances, l'on aide ou non tel ou tel projet, et qu'on en augmente ou on en baisse le financement. Cela se produisait aussi sous le gouvernement précédent. Nous souhaitons une solution pérenne, définitive, pour 2005.

J'ajoute qu'il y aura dans le collectif de fin d'année plusieurs dizaines de millions d'euros pour les projets en cours ou les projets déjà prêts. Cela concerne notamment, monsieur Rochebloine, le projet stéphanois, le sénateur-maire Thiollière le sait déjà.

M. François Rochebloine. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Pour en revenir à Grenoble, monsieur Biessy, je vous confirme la décision prise par Jean-Claude Gayssot. Lorsque, le 4 mars 2002, il avait signé la décision de prise en considération de la troisième ligne de tramway, il avait exclu explicitement la branche C' dans la mesure où c'est l'amorce d'une future quatrième ligne de rocade qui est envisagée dans le plan de déplacements urbains de la ville de Grenoble. Compte tenu d'une faible rentabilité à court terme, le financement des primes était conditionné à la prise en considération d'une quatrième ligne dans laquelle cette branche s'insérerait. Jean-Claude Gayssot avait donc formulé une réserve le 4 mars 2002, et je respecte la parole de l'Etat en maintenant cette réserve. Pour l'instant, le soutien financier de l'Etat portera uniquement sur la branche C.

Le projet de convention a été proposé à la signature du président de la société de transports le 30 septembre 2003, pour un montant de subvention de 23 millions d'euros. On verra le jour venu ce qu'il advient des primes. Vous m'avez également interrogé sur l'état d'avancement des négociations communautaires sur le projet de règlement relatif à l'attribution des contrats de service public dans le domaine du transport de voyageurs. Il y a eu une très longue période d'interruption du groupe de travail dans le cadre du conseil des ministres des transports. Les travaux viennent de reprendre. Mme Palacio, que j'ai rencontrée récemment, m'a fait part de son souhait de voir progresser ce texte. Je lui ai rappelé que notre gouvernement était favorable à l'adoption d'un règlement sur les obligations de service public, mais j'ai également souligné la nécessité d'adopter un cadre général sur la dévolution des services d'intérêt général, préalable indispensable pour aboutir sur ce texte. Il y a dans ce domaine une spécificité française que nous connaissons bien, nous sommes ouverts à toute évolution, si l'on en tient compte. Les parlementaires européens, quels que soient les bancs sur lesquels ils siègent à Strasbourg, soutiennent d'ailleurs notre action dans ce domaine, et nous travaillons de concert avec les parlementaires européens élus dans notre pays.

Voilà, monsieur Biessy, mes réponses sur les trois points que vous avez évoqués. Je regrette que sur le second, vous n'ayez peut-être pas pleinement satisfaction.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy.

M. Gilbert Biessy. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat, pour vos réponses. Il est évident que nous n'avons pas satisfaction. J'ai lu hier dans la presse qu'il était question de prêts CDC pour les réseaux situés dans l'est de la France, mais convenez qu'à 4 %, leur taux n'est pas éloigné de celui du marché aujourd'hui. Cela n'a rien de comparable avec des subventions.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Oui, mais ce sont des prêts sur un très long terme !

M. Gilbert Biessy. Pour Grenoble, là où c'est possible, le versement transport maximum est atteint, compte tenu de tous les investissements que nous avons faits. Il n'y a donc pas d'apports possibles.

Là où je prends acte de votre réflexion, c'est sur la nécessité d'assurer à l'horizon 2005 un financement pérenne. C'est en effet impératif.

Enfin, en ce qui concerne la ligne C', ce n'est pas la première fois que nous en parlons, nous n'avons pas la même lecture de la lettre de votre prédécesseur. En tout les cas, le terme « exclu » n'y figure absolument pas. Cela dit, je vous remercie, car vous allez recevoir une délégation de l'agglomération grenobloise le 4 novembre. J'espère que nous aurons de nombreux arguments permettant de poursuivre la réflexion sur ces financements absolument nécessaires. Depuis vingt ans, ce sont les agglomérations françaises qui se sont engagées dans ce type d'équipements qui sont sur la bonne voie pour une alternative à la voiture en ville.

Données clés

Auteur : [M. Gilbert Biessy](#)

Circonscription : Isère (2^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 451

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 13 octobre 2003, page 7717

Réponse publiée le : 15 octobre 2003, page 8478

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 13 octobre 2003