

ASSEMBLÉE NATIONALE

31 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-979

présenté par
Mme Bonnivard

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 76, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport retraçant les engagements pris par la France dans le cadre des accords internationaux portant sur la réalisation des travaux définitifs de la liaison transfrontalière Lyon-Turin.

Ce rapport fait notamment état :

- pour l'ensemble des travaux préparatoires, des engagements financiers pris par l'Union européenne au titre du « Grant Agreement », et des contributions respectives de la France et de la République italienne ;
- pour la réalisation des travaux définitifs, des engagements financiers négociés avec l'Union européenne au titre notamment de l'évolution de sa quote-part de financement, et de la programmation pluriannuelle budgétaire de la France et de la République Italienne ;
- des modalités pratiques de mise en œuvre de ces financements par la France et la République Italienne, dans le cadre de dispositifs reposant sur un engagement formel des financeurs à assurer le financement de la totalité de l'ouvrage sur une période couvrant l'ensemble des cycles de phasage de sa réalisation ;
- de l'impact environnemental de cet ouvrage au titre des engagements nationaux et européens de réduction des gaz à effet de serre. Le rapport fait, à ce titre, le point sur les engagements pris par la France pour favoriser le report modal du transport de la route vers le rail dans les Alpes, de manière à préserver l'environnement de cette région, et l'état d'avancement des discussions sur la révision par l'Union européenne de la directive dite « Eurovignette », conformément à l'annexe 3 de l'accord international du 30 janvier 2012.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Maillon central et stratégique du corridor ferroviaire transeuropéen, la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin n'est plus un projet mais un chantier en cours de réalisation. Le percement du tunnel de base de 57,5 kilomètres entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse constitue, à lui seul, une phase majeure de l'aménagement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), reconnue prioritaire par l'Europe, au bénéfice de l'ensemble des pays du corridor méditerranéen.

Les Parlements ont ratifié en décembre 2016, pour l'Italie et en janvier 2017, pour la France, l'Accord du 24 février 2015 portant sur le lancement des travaux définitifs.

Le Président de la République, conformément aux engagements internationaux pris par l'État, a réaffirmé le soutien plein et entier de la France à ce projet européen, lors du Sommet franco-italien de Lyon le 27 septembre 2017.

D'un montant global certifié de 8,6 milliards d'euros, le financement de la section transfrontalière Lyon-Turin est assuré jusqu'en 2019 à 40 % par l'Union européenne, à 35 % par l'Italie et à 25 % par la France.

Sous réserve que l'évolution de la quote-part de financement de l'Union européenne soit portée à 50 % à compter de la mise en œuvre du prochain Grant Agreement, 2.125 milliards d'euros sont à mobiliser sur 12 ans, ce qui revient en termes de reste à financer pour la France à un budget annuel inférieur à 200 millions d'euros.

Ce montant doit être mis en perspective avec les engagements pris par la France lors de la COP21 sur une réduction de ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030 et de 75 % d'ici 2050 (par rapport au niveau de 1990), confirmé par les engagements pris par l'Union Européenne qui prévoient une diminution des émissions de 80 à 95 % d'ici 2050. Dans un rapport du 15 juillet 2015, une commission d'enquête du Sénat sur le coût économique et financier de la pollution de l'air a par ailleurs établi une évaluation du coût sanitaire de la pollution de l'air pour un montant compris entre 68 et 97 milliards d'euros par an.

Cette infrastructure d'intérêt européen est ainsi la seule capable de permettre le report modal de 1 million de camions sur les 2,5 millions qui traversent les Alpes et ainsi de désengorger le trafic massif des vallées, de l'agglomération lyonnaise et du littoral (la ligne historique, datant du 19^{ème} siècle, ne permet plus de répondre à l'évolution des normes de sécurité ferroviaire).

La tenue du planning de réalisation des travaux définitifs du Lyon-Turin est à ce titre assujettie à la garantie donnée au Promoteur public (TELT) de couvrir non seulement la totalité des engagements financiers, mais aussi de maintenir la trajectoire financière qui préserve l'enchaînement et la cohérence opérationnelle des différents chantiers.

La sécurisation des marchés à notifier, en 2018 et pour les années suivantes, est indispensable pour la réalisation de cette liaison transalpine mixte voyageurs/fret.

Avec ces engagements financiers, il convient absolument et prioritairement de :

- garantir la continuité de réalisation des travaux définitifs. Il s'agit ici de rappeler que, outre les études techniques, économiques, ou juridiques qui sont réalisées, les opérations de reconnaissance géologique et de préparation des travaux définitifs sont en cours d'achèvement.

- respecter plusieurs accords internationaux et les engagements financiers déjà mis en œuvre pour permettre la réalisation des travaux définitifs.

- préserver le tissu économique et social, avec des équipes qui réunissent aujourd'hui des compétences et des ressources mobilisées pour réaliser les missions, compte tenu des engagements déjà pris. Pour rappel, cet ouvrage doit mobiliser plus de 2000 emplois directs en France sur les 5 plus fortes années de chantiers, et un nombre bien plus important d'emplois indirects et induits, l'accompagnement des territoires étant assuré notamment par la « Démarche Grand Chantier » validée par le CIADT du 18 décembre 2003.

Dans le but de préserver la programmation initiale, et garantir la poursuite de la réalisation des travaux définitifs de cette infrastructure d'intérêt général, il est nécessaire que la représentation nationale dispose d'une connaissance précise des montants de financement qui seront effectivement alloués au Promoteur public.