



N° 1316

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 17 décembre 2003

## RAPPORT D'INFORMATION

DEPOSE

*en application de l'article 145 du Règlement*

PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU TERRITOIRE

**Planifier les infrastructures de transport,**

ET PRESENTE

PAR M. PATRICK OLLIER,  
Député,

---

**Transports.**

## SOMMAIRE

	Pages
<b>PROPOS INTRODUCTIFS</b> .....	7
<b>L'APPORT DE LA REFLEXION DES PARLEMENTAIRES AU DEBAT SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT</b> .....	8
Chapitre 1 : LES ÉLÉMENTS DE POLITIQUE GÉNÉRALE.....	13
1. La nécessité du débat .....	13
2. Des estimations financières délicates .....	14
3. La politique d'infrastructures .....	15
4. Un schéma national des infrastructures ? .....	16
5. La politique multimodale .....	17
6. La politique de développement durable.....	18
7. Allègement des procédures.....	19
Chapitre 2 : LES « NOUVELLES RESSOURCES DE L'ETAT » .....	20
1. Affectation des ressources .....	20
2. Création d'un établissement public <i>ad hoc</i> .....	23
3. TIPP diesel.....	23
4. Taxe alpine/redevance poids lourds .....	25
5. Un grand emprunt européen .....	30
Chapitre 3 : LES « NOUVEAUX » FINANCEMENTS EXTÉRIEURS À L'ETAT .....	32
1. Implications des collectivités locales.....	32
2. La Caisse des dépôts et consignations .....	34
3. Les péages urbains .....	35
4. Le partenariat public-privé .....	35
5. Les financements européens .....	38

Chapitre 4 : DIVIDENDES AUTOROUTIERS, PRIVATISATION DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES.....	42
1. Dividendes autoroutiers et privatisation des sociétés d'autoroutes.....	42
Chapitre 5 : FINANCEMENT : PROBLÈMES SPÉCIFIQUES DU FERROVIAIRE.....	44
1. Dette du secteur ferroviaire.....	44
2. Péages ferroviaires.....	45
Chapitre 6 : LE DEVENIR DES CONTRATS DE PLAN.....	46
1. Le volet routier des contrats de plan Etat-régions.....	46
a) <i>Perspectives pour l'achèvement des programmes contractualisés</i> .....	46
b) <i>Impact de la décentralisation</i> .....	47
2. Le volet ferroviaire des contrats de plan Etat-régions.....	47
3. Le volet voies navigables des contrats de plan Etat-régions.....	49
4. La synthèse des débats sur les contrats de plan Etat-régions.....	50
5. Les différentes interventions.....	50
Chapitre 7 : PROJETS FERROVIAIRES.....	54
1. Lyon-Turin.....	54
2. TGV Rhin-Rhône.....	56
3. TGV Sud-Europe-Atlantique.....	59
4. TGV Est.....	61
5. TGV sud européen.....	65
6. TGV Nice- Côte d'Azur.....	67
7. Barreau TGV au sud de la région Ile-de-France et amélioration Massy-Valenton.....	68
8. TGV Bretagne-Pays de Loire.....	69
9. Le train pendulaire Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).....	70
10. Liaison rapide « Normandie-vallée de Seine-Roissy TGV ».....	71
11. Traversée des Pyrénées.....	73
Chapitre 8 : PROJETS FLUVIAUX.....	74
1. Seine-Nord.....	74
2. Rhin-Rhône /Saône-Rhône.....	75

Chapitre 9 : LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES À LONG TERME .....	76
1. La situation actuelle de la congestion .....	77
2. Les évolutions attendues du trafic .....	78
3. Quelles en sont les conséquences probables ? .....	78
4. Quelles solutions ? .....	79
5. Les grands itinéraires .....	80
6. Desserte plus équilibrée .....	80
7. Les contournements urbains .....	80
A.— LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE .....	81
B.— LA LIAISON AUTOROUTIERE ROUEN MERU .....	84
C.— LA LIAISON AUTOROUTIERE BORDEAUX (A 65) .....	85
D.— LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE BORDEAUX .....	88
E.— L'AUTOROUTE A 63 DANS LES LANDES .....	90
F.— LA RN 2 PARIS SOISSONS BELGIQUE .....	91
G.— LA RN 4 ENTRE PARIS ET PHALSBOURG .....	92
H.— LA LIAISON LILLE AMIENS BELGIGUE .....	93
I.— A 34 : REIMS - CHARLEVILLE MEZIERES - FRONTIERE BELGE .....	94
J.— LE CONTOURNEMENT DE STRABOURG .....	95
K.— LE SILLON MOSELLAN : L'AUTOROUTE A 32 .....	96
L.— LA LIAISON A 19 LIAISON ARTENAY-COURTENAY .....	97
M.— LA LIAISON AUTOROUTIERE A 45 : LYON-SAINT-ETIENNE .....	98
N.— LA LIAISON AUTOROUTIERE A 89 : LYON-BALBIGNY .....	100
O.— LA RN 88 ENTRE FIRMINY ET MARSSAC .....	101
P.— LA LIAISON GRENOBLE - SISTERON : A 51 .....	102
Q.— LE CONTOURNEMENT DE NICE .....	106
R.— LA RN 21 LIMOGES TARBES .....	107
S.— LA LIAISON EST-OUEST A AVIGNON .....	108
T.— LA LIAISON NORD OUEST A DIJON .....	109
U.— LES OUVRAGES DE L'ILE-DE-FRANCE .....	110
<b>ANNEXE 1 – PROJECTIONS TENDANCIELLES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT A L'HORIZON 2020 .....</b>	<b>116</b>
<b>ANNEXE 2 – QUELS USAGERS COUVRENT OU NON LEURS CHARGES D'INFRASTRUCTURE ? .....</b>	<b>118</b>



## PROPOS INTRODUCTIFS

Il y a aujourd'hui un large consensus, aussi bien parmi les experts que les élus, en France et en Europe, pour reconnaître tout l'intérêt d'équipements de transport performants. L'analyse du groupe à haut niveau sur les réseaux transeuropéens de transport animé par l'ancien commissaire européen Karel Van Miert a souligné en juin dernier la capacité des grands projets d'infrastructures à augmenter le potentiel de croissance à moyen et long terme, à accentuer la dynamique du marché intérieur, et à contribuer au développement durable. Ces équipements sont typiquement des investissements productifs ayant des effets positifs pour l'ensemble de l'Union et sa compétitivité.

Ces réseaux de transport sont essentiels pour mieux relier nos régions au reste de l'Europe à l'heure de l'élargissement. Leur développement doit également permettre de s'inscrire réellement dans une stratégie de développement durable en améliorant les réponses apportées par le rail, la voie d'eau et le cabotage maritime. C'est dans cet esprit que le Gouvernement a engagé une démarche nationale tout en se mobilisant sur des initiatives communautaires. Ce travail était d'autant plus nécessaire que de nombreuses infrastructures de transport ferroviaires, routières et fluviales avaient été promises par le précédent Gouvernement, avec des délais irréalistes pour leur réalisation et sans financement.

Le Gouvernement a ainsi engagé un processus en trois étapes dès son arrivée : des analyses techniques et financières des besoins, un dialogue avec les élus et les représentants des acteurs socio-économiques dont le point d'orgue a été le débat au Parlement, et enfin la définition d'une politique gouvernementale.

Le débat a été une étape clef où la démocratie a pu s'exprimer pleinement et où les interventions très denses des orateurs ont permis de disposer à la fois de l'expérience de nombreux élus et d'un éclairage sur les préoccupations de tous les territoires. Au demeurant, les parlementaires ont bien relevé l'insuffisance des moyens actuels et la nécessité de dégager de nouvelles ressources pour financer ce développement. Une couverture optimale des besoins supposerait de l'ordre de 1,2 milliard d'euros par an en moyenne sur les 20 prochaines années, en plus des moyens actuels. La représentation nationale a aussi insisté sur la nécessité de s'inscrire dans une stratégie de développement durable, multimodale, en concentrant les efforts sur des grands axes et en mettant simultanément l'accent sur la qualité du service offert.

Je tiens à saluer la richesse et le très haut niveau des débats tenus au Parlement, à la fois concrets et stratégiques. Ils ont été essentiels dans le travail du Gouvernement. Enfin, il me faut féliciter l'engagement de la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, et au premier chef de son président, Patrick Ollier, qui ont fait là un immense travail. Eclairé par ces contributions, il nous appartient maintenant de définir une politique de transports avec des déclinaisons précises en matière d'infrastructures et surtout avec un système de financement réaliste. Dans ce domaine aussi, il est important pour notre démocratie de passer enfin des promesses aux actes.

Gilles de ROBIEN

\*

\* \*

**L'APPORT DE LA REFLEXION DES PARLEMENTAIRES  
AU DEBAT SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

A son arrivée aux affaires, le Gouvernement s'est trouvé confronté à une situation particulièrement délicate en matière d'infrastructures de transport car de nombreux projets avaient été annoncés par le précédent ministre des Transports sans que leur plan de financement n'ait été clairement établi.

Il a donc fallu dans l'urgence établir un diagnostic sur l'ensemble des projets et évaluer leur pertinence socio-économique.

Ce travail a été confié à une équipe pluridisciplinaire du Conseil Général des Ponts et chaussées et de l'Inspection générale des finances. Cet audit a été complété par un travail de la Datar qui a eu une approche plus prospective en tenant compte notamment des exigences de l'aménagement du territoire et de l'ancrage européen de la France.

Puis est venu le temps du débat parlementaire et je tiens à me féliciter de la forte implication des élus qui ont su dépasser les contingences locales pour appréhender ce problème de la desserte du territoire dans sa dimension européenne et avec une démarche prospective.

J'ai donc tenu à rassembler dans ce document les moments forts de ce débat qui illustrent les grands enjeux d'une politique des infrastructures : maillage équilibré du territoire, cohérence du réseau et interconnexions avec les grands axes européens, rééquilibrage intermodal pour conforter le transport ferroviaire notamment pour le fret, définition de nouveaux mécanismes de financement mieux adaptés à la nécessité de limiter l'endettement public.

Qu'il me soit donné ici de livrer quelques idées qui me tiennent à cœur et qui me semblent déterminantes dans ce débat.

La politique des infrastructures de transport pour les vingt ans à venir ne peut se limiter à un classement des projets souhaitables selon la faisabilité de leur financement.

Notre premier impératif est de réfléchir à ce que sera la France en 2020 dans une Union européenne élargie dont le centre de gravité sera très différent de celui d'aujourd'hui car il sera déporté à l'Est.

Quels seront alors les atouts et les handicaps de la France qui restera vraisemblablement un pays de peuplement moins dense que ses voisins avec une population vieillissante mais dans une moindre mesure que les pays limitrophes ?

Les objectifs d'une politique d'aménagement du territoire doivent déterminer les choix d'infrastructures, alors que l'appréciation de la rentabilité socio-économique des projets n'est qu'une aide à la décision.

Je regrette que notre pays ne dispose plus d'instrument de réflexion prospective pour analyser les évolutions prévisibles de l'organisation des territoires et de la localisation des activités économiques. A ce titre, je déplore vivement la suppression du Schéma national d'aménagement du territoire qui permettait aux décideurs publics de disposer d'un cadre de référence pour prendre des décisions d'investissement.

La loi du 29 juin 1999 dite « loi Voynet » sur l'aménagement du territoire a remplacé cet outil de prospective fort utile par les schémas de services collectifs qui se sont révélés être des sortes de cahiers de doléances sans aucun contenu concret.

J'invite le gouvernement à rétablir un outil de planification comme le schéma national d'aménagement du territoire pour faciliter les arbitrages futurs qui resteront délicats en raison des contraintes financières.

D'autres facteurs devraient être pris en compte pour déterminer une politique des transports dans les 20 ans à venir : comment évoluera l'urbanisation en France ? La France continuera-t-elle à connaître une hypertrophie de la région parisienne avec quelques métropoles régionales ou s'orientera-t-elle vers une urbanisation plus équilibrée avec le développement de villes moyennes ? Dans quelle mesure la disparition progressive des frontières nationales conduira-t-elle à la création de bassins d'activité transfrontaliers avec la nécessité d'adapter les réseaux

de transport à cette logique régionale, les liaisons avec la capitale politique ne paraissent plus alors aussi déterminantes.

Ce débat sur les infrastructures de transport ne peut donc être un débat franco-français car il s'agit d'ancrer durablement les différentes régions françaises dans un maillage efficace de voies de communication en pensant sans cesse à leur interconnexion transfrontalière. Cette logique d'intégration économique au niveau européen est cependant délicate car les réseaux de transport existant sont encore très fortement marqués par les modes d'organisation des états nationaux comme le rappelle notre réseau ferré organisé en étoile autour de Paris. De plus la politique communautaire pour le développement de réseaux transeuropéen de transport est encore balbutiante car il n'existe pas de financement communautaire adapté à l'ampleur des investissements à réaliser.

La difficulté du contexte financier rend impératif de trouver des solutions innovantes pour définir de nouveaux mécanismes de financement.

Il me semble primordial d'affirmer que ce sont l'ensemble des collectivités publiques qui devront demain disposer de nouveaux mécanismes de financement pour investir dans les réseaux de transport. Ce besoin de financement concernera tout autant les régions que l'Etat et notre politique des transports ne doit pas réserver à l'Etat les seules solutions innovantes comme par exemple le partenariat public privé.

L'acceptabilité de nouveaux prélèvements obligatoires pour financer les infrastructures me paraîtrait plus facile si ces prélèvements étaient affectés clairement et durablement à l'amélioration des réseaux.

En contrepartie un effort de transparence doit être mené pour mieux évaluer la contribution de chaque catégorie d'usager au financement du mode de transport considéré et pour mieux appréhender les nuisances générées par tel ou tel type d'utilisation du réseau. Dans la recherche de financements innovants, il me paraît important d'adopter une tarification différenciée pour inciter à une meilleure répartition des flux de transport pour limiter les effets de congestion.

L'Europe doit aussi se mobiliser pour accélérer l'intégration de ses réseaux de transport.

J'espère donc qu'à l'occasion de la redéfinition du réseau transeuropéen de transport suite aux travaux de la Commission Van Miert<sup>(1)</sup>, les Etats membres prendront une initiative forte pour accélérer l'intégration des réseaux de transport en proposant un grand emprunt européen pour financer les projets prioritaires. Cet emprunt aura un effet bénéfique incontestable pour relancer le secteur des travaux publics mais peut aussi constituer un formidable effet de levier pour créer des axes européens dédiés au fret et permettre ainsi de supprimer l'effet frontière qui handicape fortement le fret ferroviaire à longue distance.

---

(1) Commission créée à l'initiative de la Commission européenne et visant à définir des grands travaux d'infrastructures prioritaires pour réaliser un réseau de transport européen (RTE).

Nous sommes à la veille d'un comité interministériel d'aménagement du territoire qui doit annoncer les premières décisions prises à la lumière des audits précités et du débat parlementaire.

Mais après ces premières mesures beaucoup restera à faire pour améliorer la transparence dans les arbitrages rendus, pour mieux associer la société civile en amont de la prise de décision et disposer d'un cadre de référence de planification pour faciliter les décisions sur les grands projets d'investissement.

J'espère que ce débat aura démontré la nécessité de se doter de nouveaux outils d'aide à la décision et je remercie M. Gilles de Robien pour sa contribution à ce travail ainsi que ses services qui ont communiqué des éléments d'information sur l'état d'avancée des grands projets d'infrastructure.

Patrick OLLIER



## CHAPITRE 1

### LES ÉLÉMENTS DE POLITIQUE GÉNÉRALE

#### 1. La nécessité du débat

- l'élargissement et le déplacement du centre de gravité de l'Europe ;
- les difficultés budgétaires pour assurer les missions de l'Etat ;
- l'avenir du pays et de ses territoires ;
- des choix de société à faire ;
- l'insuffisance du budget de l'Etat consacré aux infrastructures de transport ;
- la difficulté de l'évaluation de la dépense d'investissements.

#### Les interventions à l'Assemblée nationale

##### **M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Ce débat sur les infrastructures était effectivement nécessaire à la veille de l'élargissement de l'Europe. »

##### **M. Pascal Clément**

« Notre France n'a plus de possibilités budgétaires pour réaliser des infrastructures, il y a donc un problème et il est évident que ce débat est nécessaire. Le débat est d'abord financier... »

...je demande que l'Etat retrouve sa vocation qui est de financer les grandes infrastructures. A quoi sert-il sinon ? ... il faut que l'Etat retrouve ses capacités d'action. »

##### **M. François Michel Gonnot**

« Ce gouvernement a choisi une bonne méthode en faisant procéder à une expertise, en s'appuyant sur la réflexion de la DATAR et en organisant un débat parlementaire. Il l'a fait au bon moment, à la veille de l'élargissement de l'Europe. »

##### **M. Alain Juppé**

« L'organisation de ce débat est une bonne idée. »

**M. Christian Philip**

« Ce débat est nécessaire car les grandes infrastructures de transport sont un facteur essentiel du développement économique, de l'aménagement du territoire et de la maîtrise de notre environnement. »

**M. Michel Hunault**

« Je me réjouis de ce débat qui nous permet de réfléchir à la totalité de notre politique des transports. »

**Mme Marie-Josée Roig**

« Ce débat nous permet de dégager les grandes options pour mettre en œuvre une politique de transport cohérente, ambitieuse et réaliste. »

**2. Des estimations financières délicates**

L'évaluation des dépenses d'investissements nécessaires s'avère particulièrement délicate car elle repose sur des estimations statistiques.

**M. François-Michel Gonnot**

« Les besoins de financement jusqu'en 2020 et au-delà dépasseront, et de loin, les 11 à 15 milliards d'euros évoqués dans l'audit. D'ailleurs, je suis assez d'accord avec l'évaluation que vous semblez avoir faite de besoins estimés à une cinquantaine de milliards d'euros. Puisque vous avez évoqué la part de l'Etat à 1,5 milliard d'euros pendant vingt ans, nous devrions tourner autour de ce chiffre. »

L'audit n'a pu se prononcer sur des projets certes encore trop vagues mais qui paraissent inéluctables compte tenu des attentes des populations locales. Je pense, par exemple, à la prolongation de la ligne TGV entre Marseille et Nice.

L'audit n'évoque pas – et ne chiffre donc pas – les besoins pour les ports, les aéroports, les transports urbains collectifs. Il n'aborde que brièvement les problèmes de congestion du Grand bassin parisien et ne traite pas de l'amélioration des liaisons transversales en grande banlieue parisienne.

J'en viens maintenant à ce qui me paraît être la plus grande lacune de l'estimation des besoins de financement.

L'audit a procédé à l'estimation du coût de chaque projet mais n'a pu envisager la pertinence des investissements au regard des progrès qu'ils permettraient en termes de coordination des réseaux ou de gains de compétitivité pour les liaisons multimodales. Je prendrai pour seul exemple celui du projet déjà évoqué d'écluse fluviale de Port 2000.

D'autres facteurs rendent l'évaluation des besoins financiers dans les vingt ans à venir très aléatoire. Ils dépendront bien sûr du taux de croissance du trafic marchandise. Certaines infrastructures bien dimensionnées aujourd'hui risquent très

vite d'être saturées. Je pense à celles de l'A 1 Paris-Lille, ainsi qu'aux infrastructures qui parcourent le sillon rhodanien.

Il faut aussi prendre en compte les incertitudes sur la réalisation des contrats de Plan. »

**M. Paul Giacobbi**, évoquant le rapport de la DATAR et celui des Ponts et Chaussées :

« Leur propos – qui devrait clairement apprécier en termes techniques et économiques vos hypothèses – hésite sans cesse 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. M. Daubresse qualifierait sans doute cette idée de fantaisie technocratique, mais je vous rappelle quand même – vous le savez bien, d'ailleurs –, qu'une variation d'un point de ce taux d'actualisation peut conduire à des résultats inversés. Or le taux d'actualisation retenu est de 8 %, ce qui est considérable si on le compare aux 4 % de la Belgique ou aux 5 % de la Grande-Bretagne.

Pourquoi un taux aussi élevé ? Je me le demande. Il est élevé en soi, par rapport à l'inflation, aux taux d'intérêt du marché et, plus généralement, en termes économiques, à l'appréciation que l'on peut avoir sur la rareté et donc le coût du capital.

Manque de données fiables, absence de stratégie annoncée, taux d'actualisation double de celui que l'on pourrait attendre, le seul enseignement que l'on puisse tirer de cet audit – et je ne mets pas en cause la qualité du travail, qui est excellente – c'est finalement la volonté claire, chacun l'avait compris, de désengager le budget de l'Etat du financement des infrastructures de transport. »

### **3. La politique d'infrastructures**

- un territoire français attractif ;
- une politique d'aménagement du territoire ;
- les infrastructures sont nécessaires pour la compétitivité du pays ;
- il faut redéfinir une politique d'infrastructures de transport ;
- éviter de devenir un simple pays de transit ;
- plus de sécurité pour des déplacements toujours croissants.

**M. Pierre Méhaignerie**

« Les besoins d'infrastructures de transport de transport sont à l'évidence justifiés. Il y va en effet de la compétitivité de l'économie française, de l'attrait de notre territoire et de la garantie d'un développement durable. »

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Une politique des infrastructures de transport ne peut pas et ne doit pas se limiter à une programmation financière, en un mot, à une question d'argent, même si cela en est le cœur.

Ce sont les objectifs d'une politique d'aménagement du territoire qui doivent déterminer les choix d'infrastructures alors que l'évaluation de la rentabilité socio-économique des projets ne doit être qu'une aide à la décision.

Au niveau européen où la France est en concurrence avec ses voisins il importe de renforcer l'efficacité de la logistique d'améliorer les infrastructures aéroportuaires, et portuaires et de rendre plus accessibles les métropoles régionales. »

**M. Pascal Clément**

« Ce que les élus demandent à l'Etat ce sont des infrastructures. Or, c'est ce que l'Etat ne fait plus depuis des années, même en période de croissance notre pays n'a plus de possibilités budgétaires pour les infrastructures. »

**Mme Anne-Marie Comparini**

« Des infrastructures de transport inadaptées face à l'explosion des trafics internationaux routiers c'est pour tous du temps perdu et des risques accrus d'accidents. »

**M. Christian Philip**

« L'attractivité de notre territoire doit être pour nous une préoccupation d'autant plus importante que l'Europe n'est plus géographiquement au cœur de l'Europe. Nous devons éviter qu'elle soit seulement un lieu de transit. »

**M. Michel Hunault**

« Les régions qui résistent le mieux au chômage sont en effet celles qui disposent d'infrastructures modernes. »

**4. Un schéma national des infrastructures ?**

– une action cohérente pour une république décentralisée.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Il faut donc un schéma national des infrastructures de transport (...) Le schéma national paraît essentiel pour la cohérence de la politique nationale des transports alors que les lois de décentralisation vont multiplier les autorités décisionnaires dans le domaine des infrastructures. »

**5. La politique multimodale**

– répondre à une forte attente ;

– rééquilibrer les transports dans une perspective de complémentarité des différents modes ;

– intégrer le maritime dans la politique des transports.

**M. Pierre Méhaignerie**

« Le rail doit assurément être développé notamment dans la perspective d'un développement durable. »

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Je pense aussi que le multimodal est la voie de l'avenir. »

**M. Emile Blessig**

« Du point de vue des choix stratégiques la priorité absolue doit revenir à l'intermodalité rail-route par la création de corridors de fret comme le propose le rapport Haenel Gerbaud. »

**Mme Anne-Marie Comparini**

« 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. »

**M. Philippe Daubresse**

« On attend toujours que la politique d'intermodalité soit mise en œuvre. »

**M. Martial Saddier**

« Vu la répartition actuelle entre les différents modes de transport (...) le rééquilibrage est urgent. (...) 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. »

## **6. La politique de développement durable**

- refuser la sous-estimation de l'impact sur l'environnement ;
- des infrastructures et des transports durables.

### **M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Les notions de développement durable, d'aménagement durable et d'infrastructures évolutives doivent être au cœur de notre réflexion. »

### **M. Emile Blessig**

« Il est temps de refuser la sous-estimation systématique de la pollution de l'air, de l'effet de serre, du bruit des risques pétroliers et des atteintes au paysage.

Placer le développement durable au cœur de la réflexion de la représentation nationale sur les infrastructures de demain constituerait un pas décisif.

(...) La création d'une agence de notation environnementale (...) serait bienvenue pour définir objectivement les enjeux du débat. »

### **M. Serge Grouard**

« Les choix qui seront faits vont nous engager pour plusieurs décennies et dans le même temps nous allons continuer à accroître les pollutions, en particulier les gaz à effet de serre (...) la part du secteur des transports dans les émissions de gaz carbonique en France est passée de 20 % en 1985 à 41 % en 2000 et 33 % pour les seuls poids lourds. »

### **Mme Nathalie Kosciusko-Morizet**

« Il faut découpler la mobilité et les nuisances (...) on ne pourra pas faire l'économie d'un partage plus net entre lieux de vie et infrastructures bruyantes.

Une stratégie de développement durable ne sera possible que si elle favorise la compétitivité et l'attractivité du site France comme carrefour européen. »

### **M. Martial Saddier**

« Une stratégie de développement durable ne sera possible que si elle favorise la compétitivité et l'attractivité du site France comme carrefour européen. »

### **M. Jean-Jack Queyranne**

« Vous avez évoqué, Monsieur le ministre, le développement durable comme premier critère de décision. Pourquoi s'engager à Johannesburg, par la voix du Président de la République, à promouvoir le protocole de Kyoto, et continuer à supporter que, dans les vallées alpines, plus de 275 tonnes de gaz nocifs soient lâchées chaque jour dans l'atmosphère par la circulation des poids lourds ? Le choix

du « tout routier », celui de l'audit, relève d'un conformisme affligeant alors que tout plaide pour le ferroviaire. »

## **7. Allègement des procédures**

La simplification administrative. Les procédures de réalisation des infrastructures de transport sont trop longues.

### **M. Alain Juppé**

« Je terminerai par un sujet qui, vous le savez, m'est cher : la simplification des procédures. J'ai été très heureux de vous entendre sur ce point, Monsieur le ministre des transports.

Tout à l'heure, j'ai bu du petit lait quand vous avez annoncé la suppression de l'IMEC <sup>(1)</sup>.

Ne venez pas nous annoncer dans quelques jours, Monsieur le ministre, que vous allez la remplacer par la consultation interadministrations ! Ou bien l'Etat fait confiance à ses services régionaux et l'IMEC n'a pas de raison d'être, ou bien il ne leur fait pas confiance, maintenons l'IMEC et supprimons les services régionaux ! »

---

(1) Dans le cadre de la loi du 2 juillet 2003 habilitant le Gouvernement à simplifier le droit, « l'Instruction Mixte à l'Echelon Central » (IMEC) a été supprimée.

Cette procédure datant de 1952 rendait obligatoire pour les grands projets d'infrastructure (tramway, voies ferrées, pont, etc) de doubler l'instruction locale d'un dossier par une instruction au niveau central. Cette disposition allongeait les délais et rendait peu lisible l'action publique.

CHAPITRE 2 :

**LES « NOUVELLES RESSOURCES DE L'ETAT »**

**1. Affectation des ressources**

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« Depuis la guerre, les infrastructures de transport ont trouvé à se financer de manière assez autonome, sans trop peser sur le budget général de l'Etat. Les plus anciens se souviennent du fonds spécial d'investissement routier, créé au début des années cinquante et alimenté par une fraction de la TIPP.

La loi de 1955 sur les autoroutes institua, au début des années soixante, le recours au péage et au principe de l'adossement, inspiré du financement du programme ferroviaire de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le Fonds spécial des grands travaux a permis la poursuite du programme routier jusqu'en 1988. Il était encore alimenté par des centimes additionnels à la TIPP. Plus récemment, le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables créé par la loi Pasqua avait permis de dépasser les logiques propres à chaque mode. Il se finançait à partir d'une taxe sur le kilowatt/heure et sur les kilomètres parcourus sur les autoroutes à péage.

Les directives européennes ont mis fin au principe de l'adossement. Nous avons dû transformer nos sociétés publiques d'autoroutes en sociétés anonymes.

Quant à l'intelligent et multimodal système du FITTVN, il a été tué par la précédente majorité.

Mais ils (les socialistes) ont tué le fonds.

Le président Ollier a développé des idées très fortes, notamment celle de ressources affectées par l'intermédiaire d'un établissement public. J'ai enregistré ! Nous souhaitons évidemment entendre la représentation nationale, mais ce double choix du président Ollier est déjà très important.

Vous regrettez le système de l'adossement, qui a permis, dans la logique de la loi de 1955, de faire supporter les investissements par de l'endettement de sociétés publiques. Il est difficile de revenir en arrière, mais je vous rejoins quand je parle d'affectation de ressources – ou de dividendes – fournis par le système autoroutier, ou de « cash » apporté par la vente totale ou partielle des sociétés d'autoroute, au désendettement de RPF, par exemple.

Monsieur le président Blessig, vous avez notamment évoqué le développement durable. Vous avez également parlé d'affectation ou de sanctuarisation des ressources, sans « siphonage » : la représentation nationale est

souvent excédée par ce procédé qui a été utilisé de manière répétitive ces dernières décennies.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Les socialistes ont gardé les recettes ! (du FITTVN).

Si nous décidons de créer de nouveaux prélèvements sur le transport routier, nous devons trouver les moyens d'affecter durablement ces recettes au financement des infrastructures. Rappelons-nous la triste aventure du FITTVN ! Je fus, avec M. Pasqua, à l'origine de la création de ce fonds...

Quelques mois plus tard, voilà que l'on nous retire le tapis sous les pieds, en faisant disparaître le fonds et en gardant, bien sûr, les recettes. »

**M. Emile Blessig, président de la délégation à l'aménagement et au développement durable du territoire**

« La mutualisation des recettes de péage de l'ensemble des transports peut donner au pays les moyens financiers de cette politique. A titre d'information, en Suisse le ferroviaire est payé à 50 % par la route. Que peut-on demander au contribuable, français et européen, actuel ou futur ? »

En 1995, la loi a créé le FITTVN – fonds d'intervention pour les transports terrestres et voies navigables – alimenté à titre principal par une taxe perçue par les sociétés d'autoroute. Or, par un effet bien connu des vases communicants, la création de ce fonds a entraîné une diminution équivalente au franc près du budget du ministère de l'équipement, lequel n'a donc obtenu finalement aucun moyen supplémentaire. La loi de finances 2001 a supprimé ce fonds, la taxe restant en vigueur au profit du budget général. Forts de cette expérience, nous devons sanctuariser les ressources nouvelles dévolues au développement des infrastructures. »

**M. François-Michel Gonnot**

« Il faudra que le Gouvernement poursuive sa réflexion avec le souci de ne pas pénaliser le transport routier national et de « sanctuariser » les recettes que nous pourrions dégager de ce côté-là, connaissant bien les uns et les autres l'appétit souvent insatiable des ministres des finances. »

**M. Pascal Clément, président de la commission des lois**

« Je voudrais rappeler après vous combien ce qui s'est passé depuis 1993 a été choquant, ce qui me permettra d'en venir à l'essentiel de mon propos.

En 1993, une directive européenne a proscrit les adossements qui seraient contraires au droit de la concurrence. Qui pourrait y trouver à redire ? Un concessionnaire qui prolonge, du fait d'un allongement de sa concession, une

autoroute dont il a réalisé la première partie ne se trouve en effet pas dans une situation de concurrence. L'Europe a donc eu raison en 1993.

Mais que s'est-il réellement passé ? La directive a-t-elle été impitoyablement imposée au Gouvernement français ? En 1994, il ne s'est rien passé. Il en a été de même en 1995, en 1996, en 1997 et en 1998. En 1999, le gouvernement précédent a interrogé – quelle idée lumineuse ! – le Conseil d'Etat et lui a demandé un avis. Ce n'est pas le Conseil d'Etat qui, de lui-même, a souhaité se prononcer : ce sont M. Jospin et son ministre des transports qui ont eu l'initiative de la démarche. Ne se doutaient-ils pas de l'avis que donnerait le Conseil d'Etat, d'autant qu'il fallait aussi s'appuyer sur la loi Sapin, qui préconisait le respect du droit de la concurrence. La réponse attendue, était qu'on ne pouvait plus faire d'adossement. Le Gouvernement est alors allé voir les élus de l'Est pour leur dire que, s'ils voulaient le TGV, ils n'auraient qu'à passer à la caisse !

Messieurs les ministres, il faut revenir sur le principe de l'adossement. Pourquoi refuser l'adossement à un concessionnaire pour ce qui concerne les tronçons non rentables ou peu rentables ? Le Conseil d'Etat veille légitimement au respect du droit de la concurrence. Mais peut-on parler de libre concurrence lorsque le manque de rentabilité du projet exige qu'il soit subventionné sur fonds publics à hauteur de 90 % ? Cette logique n'a plus cours. On a interdit l'adossement au moment même où il devenait inenvisageable de ne pas réaliser les tronçons les moins rentables. L'erreur majeure aura été de faire semblant de croire que la directive de 1993 s'imposait à nous alors qu'elle ne peut s'appliquer à des opérations déficitaires à 90 % ! Je demande donc la révision complète de cet outil juridique. Si l'on s'en dispense, on pourra débattre à l'infini sur le mode du « y a qu'à » « faut qu'on » et du « si y a pas, y a qu'à faire faire »... mais par qui ? Si les outils juridiques et financiers ne sont pas totalement revus, notre pays prendra un retard considérable et nos beaux discours n'y changeront rien ! Nos administrés en ont assez des discours. Ils veulent des infrastructures. Nous sommes venus vous le dire, Messieurs les ministres, et vous suggérer quelques moyens. »

### **M. Alain Juppé**

« On en vient donc à la recherche de ressources fiscales : rattrapage de la TIPP sur le gazole pour les véhicules légers, redevance sur les poids lourds. Cette deuxième idée est intéressante à la double condition que l'on ne déstabilise pas nos entreprises de transport, qui sont souvent des PME régionales et que l'affectation de la ressource aille à coup sûr au seul financement des infrastructures. Pour cela, il faut aller sans doute fort loin, peut-être jusqu'à une formule d'établissement public... »

### **M. Jean-Jack Queyranne**

« 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. »

## **2. Création d'un établissement public *ad hoc***

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Le meilleur moyen de sécuriser l'affectation de ces recettes est à mon avis de créer à cet effet un établissement public à gestion partenariale. »

**M. Christian Philip**

« 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 réellement et clairement affectée aux transports ; c'est pourquoi je me prononcerai pour un établissement public créé spécialement à cet effet. »

**M. Michel Hunault**

« 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 sous forme de recettes affectées. Certains évoquent même l'idée de la création d'un établissement public auquel seraient versées les ressources nécessaires au financement. »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« Par ailleurs, j'approuve son (M. Alain Juppé) plaidoyer pour des ressources réellement dédiées au transport, avec affectation de ces moyens à un établissement public.

Je partage aussi pleinement l'analyse de Christian Philip, qui a plaidé pour la redevance poids lourds et la création d'un établissement public, sans oublier les transports urbains, auxquels il faut également assurer des financements réalistes. »

## **3. TIPP diesel**

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« 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 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.

S'agissant de la TIPP, l'idée repose sur le constat entre la TIPP gazole et la TIPP essence, d'un écart de 20 centimes non justifié du point de vue de l'environnement.

Dans ces conditions n'est-il pas opportun de réduire progressivement cet écart ? Un centime d'euro supplémentaire sur le gazole des véhicules légers représente grosso modo 200 millions d'euros en année pleine.

Monsieur Soisson, vous avez eu le courage d'évoquer toutes les ressources envisageables, y compris une augmentation de la TIPP sur le gazole des véhicules légers.

François Sauvadet a noté les inconvénients politiques, que nous ne sous-estimons pas, d'une augmentation de la TIPP. Mais il insiste aussi sur les besoins d'investissement. La question est donc bien de savoir quels efforts nous sommes prêts à faire pour investir davantage. »

**M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances**

« Au-delà des choix entre les projets à poursuivre ou à accélérer, la donne financière est au cœur de ce débat. Une ambition qui reposerait, pour une part importante, sur des taxes nouvelles grevant la compétitivité des entreprises de transport routier et augmentant le coût du transport, irait à l'encontre d'une politique d'emploi et de progrès social. Il ne faut pas trop jouer sur les marges offertes par la TIPP car les modes de transport routier sont aujourd'hui extraordinairement compétitifs. »

**M. Pascal Clément, président de la commission des lois**

« Vous avez également lancé, Messieurs les ministres, l'idée d'augmenter la TIPP, particulièrement sur le gazole : S'il est une mesure impopulaire, c'est celle-là... Je ne me demande pas si c'est intelligent, mais si c'est politiquement possible, et je crie casse-cou ! Pourquoi ? Nous sommes le plus grand pays d'Europe. De nombreux Français habitent encore, grâce au ciel, dans le monde rural. Ce sont donc les plus pauvres qu'on va pénaliser (...) Attention à ces idées simples, lumineuses... et politiquement calamiteuses ! Je vous recommande d'y réfléchir à deux fois, et de vous orienter vers la première piste évoquée par Pierre Méhaignerie et qui concerne la Caisse des Dépôts. »

**M. Michel Destot**

« Pour le reste, nous devons rechercher des sources de financement nouvelles (...), un grand emprunt européen garanti par l'Union (...), une tarification d'usage des infrastructures pour les poids lourds et l'affectation partielle du produit de la TIPP aux transports collectifs. »

**M. Jean-Pierre Soisson**

« Comment conduire une politique d'infrastructures ambitieuse tout en maîtrisant les dépenses publiques ? La solution ne passera pas par la création de telle

ou telle ressource mais par l'ensemble des ressources qui ont été envisagées : relèvement progressif des péages ferroviaires, mise en place d'une redevance domaniale pour les poids lourds inspirée du modèle allemand pour les poids lourds – mais cela prendra deux ans et ne rapportera que 400 millions d'euros –, rééquilibrage de la TIPP sur le gazole pour les véhicules légers - il n'y a pas lieu d'hésiter quand on sait qu'un centime d'augmentation procurera 200 millions de recettes -, taxes pour la traversée des Alpes et des Pyrénées et ouverture du capital des sociétés autoroutières... »

**M. Pierre Ducout**

« Un dernier mot sur les financements possibles : péage pour le trafic des poids lourds, péages urbains ou le réajustement de la TIPP sur le gazole, grand emprunt européen. »

**M. Alain Juppé**

« On en vient donc à la recherche de ressources fiscales supplémentaires : rattrapage de la TIPP sur le gazole pour les véhicules légers, redevance sur les poids lourds. Cette deuxième idée est intéressante à la double condition que l'on ne déstabilise pas nos entreprises de transport, qui sont souvent des PME régionales et que l'affectation de la ressource aille à coup sûr au seul financement des infrastructures, ce qui suppose peut-être d'aller jusqu'à une formule d'établissement public. »

**M. François Sauvadet**

« S'agissant de la TIPP, je vous invite à réfléchir à la portée politique d'une telle décision, notamment pour les territoires ruraux. Faisons en sorte qu'ils ne se sentent pas à nouveau taxés. »

**4. Taxe alpine/redevance poids lourds**

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

Nous avons 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.

Nous étudions ce système en liaison avec Francis Mer, l'objectif étant de ne pas entraver la compétitivité de nos transporteurs nationaux, qui devraient répercuter sur les chargeurs toute hausse de leurs coûts. A ce stade, il faut rester prudent sur le rendement potentiel de cette redevance. Ses frais de gestion pourraient être assez

élevés, des risques de fuites sur le réseau non assujetti existent, et sa compatibilité avec la directive « eurovignette » doit être vérifiée. Deux conditions s'imposeraient en tout état de cause : une répercussion intégrale sur les chargeurs et l'utilisation de la ressource pour améliorer les réseaux de transport.

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. Quoi qu'il en soit, j'ai noté que vous étiez plutôt favorable au péage par GPS – système à l'allemande.

Je partage aussi pleinement l'analyse de Christian Philip, qui a plaidé pour la redevance poids lourds et la création d'un établissement public, sans oublier les transports urbains, auxquels il faut également assurer des financements réalistes. »

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer**

« Nous pouvons nous inspirer de l'exemple de nos amis allemands, qui ont décidé qu'à partir du 31 août, tous les camions de plus de 12 tonnes devront acquitter une nouvelle taxe, fixée à 15 centimes par kilomètre. La recette annuelle attendue est de 3 milliards, dont la moitié servira à financer les infrastructures. Appliqué en France, un tel dispositif rapporterait chaque année de 400 à 600 millions, ce qui n'est pas négligeable mais qui ne serait pas une panacée. Dans tous les cas, la définition d'une telle redevance suppose une concertation préalable approfondie avec un secteur qui compte beaucoup de petites entreprises, pour certaines durement touchées par la concurrence. Je ne doute pas que nos interlocuteurs ne s'opposent pas à cette taxe si le produit en est affecté au financement des infrastructures. »

**M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances**

« 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. »

**M. Pascal Clément, président de la commission des lois**

« Merci, Messieurs les ministres, d'avoir le courage de vous lancer dans la réflexion sur la redevance pour les poids lourds. J'avais peur que vous n'osiez pas... C'est à mes yeux la solution la plus prometteuse. Et j'aimerais qu'on réfléchisse sur le point suivant. Les industriels de mon département me disent souvent que les transports ne sont pas assez chers pour rendre dissuasif le recours à des délocalisations lointaines... Quand on vient nous objecter que les transporteurs vont devoir répercuter le prix sur le chargeur, nous devons déjà nous demander si les transports routiers sont bien à leur prix. (...) Donc, oui à la redevance. »

**M. Hervé Mariton**

« Une redevance sur les poids lourds peut être étudiée si elle favorise la multimodalité. »

**M. Daniel Paul**

« L'instauration d'une taxe sur les poids lourds dans les zones sensibles et congestionnées dont l'objet serait de favoriser l'intermodalité, nous semble donc une piste intéressante. En revanche, nous sommes opposés à toute idée de relever les tarifs de l'infrastructure ferroviaire. »

**M. François-Michel Gonnot**

« Le Gouvernement doit poursuivre sa réflexion avec le souci de ne pas pénaliser le transport routier national et de « sanctuariser » les ressources nouvelles éventuellement trouvées, chacun connaissant l'appétit insatiable des ministres des finances. »

**Mme Anne-Marie Comparini**

« 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. »

**M. Michel Bouvard**

« Il faut cependant dégager des ressources nouvelles. On a évoqué l'institution d'une redevance d'usage à laquelle serait assujéti le transport routier de marchandises sur le réseau autoroutier non concédé.

Cette suggestion, inspirée de l'exemple allemand, mérite d'être étudiée. Il faut toutefois prendre en compte la concurrence à laquelle sont exposées les entreprises de transport routier en France, qui ont vu s'accroître les charges et la réglementation du transport.

La progression de l'activité depuis vingt ans s'est accompagnée d'une baisse de la rentabilité.

Ce secteur représente 42 000 entreprises dont 84 % comptent moins de dix salariés.

Il faut aussi prendre en compte les logiques d'aménagement du territoire, afin de ne pas renchérir l'accès des territoires périphériques.

Enfin, la Commission européenne considère qu'une redevance d'usage n'est pas applicable à des ouvrages amortis, sauf pour des investissements à réaliser en lien avec ceux-ci.

S'agissant de redevances spécifiques dans la logique d'un transfert modal, il faut prendre en considération la particularité des investissements à réaliser dans les

Alpes, qui peut justifier l'instauration d'une telle redevance. Celle-ci devrait porter sur le trafic de transit longue distance, afin de ne pas restaurer un effet de frontière dommageable au transport local. »

**M. Michel Destot**

« Pour le reste, nous devons rechercher des sources de financement nouvelles : un grand emprunt européen garanti par l'Union, une tarification d'usage des infrastructures pour les poids lourds et l'affectation partielle du produit de la TIPP aux transports collectifs. »

**M. François Sauvadet**

« S'agissant du financement, vous avez évoqué plusieurs pistes, dont celle des usagers. Veillons cependant à ne pas provoquer l'évasion d'entreprises de transport dont vous connaissez la fragilité.

Nombre d'entre elles se sont déjà installées au Luxembourg ou en Belgique. La réflexion sur la taxation des entreprises de transport doit donc être européenne. »

**M. Claude Gaillard**

« Actuellement, le réseau non concédé fait l'objet d'une tarification à l'évidence insuffisante et la technologie du GPS devrait nous permettre de moduler les péages dans l'espace et dans le temps, pour assurer une utilisation optimale de nos autoroutes. Il va de soi que l'objectif n'est pas de taxer une profession, mais de faire payer au juste prix un certain nombre de transports. Cela exigera des négociations afin d'éviter une distorsion entre le péage autoroutier et le péage « RFF ». »

**M. Jean Auclair**

« L'idée d'une redevance acquittée par les poids lourds est intéressante. Son produit pourrait permettre de rembourser des financements accordés par la Banque européenne d'investissement. »

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer**

« L'Assemblée nationale a accueilli avec intérêt la proposition de financement consistant en une redevance sur l'usage des infrastructures routières par les poids lourds même si nous devons prendre en compte la situation très difficile du transport routier de marchandises dans notre pays où les entreprises sont petites et souvent en mauvaise santé.

Je voudrais terminer, monsieur le président, par quelques réflexions sur le financement des infrastructures, notamment sur l'idée, évoquée par l'audit, par le rapport de la DATAR comme par les différents rapports du Sénat, de mettre en place une redevance pour les poids lourds sur les routes. Il s'agit de voir si nous sommes là dans le domaine du possible.

Nous avons l'exemple du gouvernement Schröder, qui, à compter du 31 août, va faire acquitter cette nouvelle taxe à tous les camions de plus de douze tonnes.

C'est une taxe qui, en Allemagne, oscillera entre 10 et 17 centimes d'euro du kilomètre, en fonction du volume de gaz polluants émis par le véhicule, Madame le ministre de l'environnement. Une prime est donc accordée aux véhicules non polluants et la taxe sera, en moyenne, de 15 centimes d'euro du kilomètre.

Nos amis Allemands espèrent que cette taxe produira une recette annuelle de 3,5 milliards d'euros, montant à rapprocher des 1,2 milliard d'euros que M. de Robien évoquait tout à l'heure dans son exposé. Nos voisins ont des préoccupations différentes des nôtres : ils doivent achever le développement de l'ex-Allemagne de l'Est, et il est donc prévu d'affecter une moitié de ces 3,2 milliards d'euros à cette fin et au budget général de l'Etat, l'autre moitié étant allouée aux infrastructures, selon une répartition paritaire entre la route, d'une part, le rail et la voie d'eau, d'autre part. Le gouvernement allemand prévoit en outre d'accorder des compensations fiscales aux transporteurs, ce qui plaît moins à l'Union européenne.

En ce qui concerne la France, si, au terme des concertations nécessaires, on envisageait de prendre une telle mesure, cela représenterait une recette de quelque 400 millions d'euros pour les routes expresses et le réseau autoroutier gratuit, et de 600 millions à 800 millions d'euros supplémentaires en incluant les autoroutes à péage. Nous ne sommes donc pas loin, si nous poussons cette logique jusqu'au bout, des 1,2 milliard d'euros dont nous pouvons avoir besoin pour nos infrastructures, mais M. de Robien a indiqué qu'il existait d'autres modes de financement.

Bien sûr, il est nécessaire de travailler en concertation avec les professionnels du secteur routier ; chacun d'entre vous, Mesdames, Messieurs les sénateurs, connaît la mauvaise santé des petites entreprises de transport routier, eu égard à une conjoncture relativement médiocre et à un alourdissement très important des charges au fil des années. Nous devons donc associer étroitement les fédérations de transporteurs à une éventuelle réflexion sur l'instauration d'une telle redevance, qui devrait pouvoir être répercutée sur les chargeurs. Parallèlement, un bilan de la fiscalité et des charges sociales pesant sur les entreprises de transport routier devra être établi : je pense ici, en particulier, à la taxe à l'essieu.

Enfin, si nous nous engageons dans cette démarche, nous devons nous orienter vers un système européen, car nous ne pouvons, pas davantage que les Allemands, agir seuls dans notre coin. Une unification à l'échelon européen devra intervenir à terme, pour éviter que les cabines des camions ne soient équipées de quinze ou de vingt-cinq boîtiers différents. »

## **5. Un grand emprunt européen**

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Je suis pour ma part absolument partisan d'un grand emprunt européen pour financer durablement les investissements nécessaires à une ambitieuse politique d'infrastructures. Ce fut une bonne politique dans le passé et je ne vois pas pourquoi elle n'aurait pas les mêmes effets aujourd'hui ! Il faut aussi réviser les modalités d'affectation des fonds européens, qui seraient plus utiles pour nos infrastructures que pour certains équipements locaux. Le Fonds de cohésion est un exemple auquel nous devons réfléchir. »

**M. Michel Hunault**

« Dans cette réflexion sur les moyens de financement, je voudrais soutenir l'idée de lancer un grand emprunt européen permettant de réaliser, de façon coordonnée, de grands investissements. »

## **6. Divers**

**M. Michel Destot**

« Il faudrait aussi étudier les possibilités de « péages de congestion ».

**M. Claude Gaillard**

« Deuxième possibilité de financement, c'est ce que j'appelle le péage virtuel – la construction du pont sur le Tage à Lisbonne a été payée ainsi –, c'est la redevance domaniale kilométrique. Aujourd'hui, le réseau non concédé est de toute évidence sous-tarifé. Il faut donc bien voir comment nous pouvons mettre en place ce moyen de péage sur une partie de notre réseau routier, de façon à trouver des financements, et, parallèlement, avec le GPS, améliorer la modulation tant spatiale que temporelle du péage, de façon à utiliser au mieux nos autoroutes dans la journée et dans l'année.

Il va de soi que l'objectif n'est pas de taxer une profession mais de voir comment nous pouvons faire payer au juste prix un certain nombre de transports. Cela nécessitera un certain nombre de négociations. Il faudra éviter une distorsion entre le péage des autoroutes et le péage RFF. »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« Pour la route, les plus anciens se souviennent du FSIR, le fonds spécial d'investissement routier, créé au début des années cinquante et alimenté par une fraction de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, la TIPP.

Parallèlement, avec la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, s'est mis en place, au début des années soixante, le recours au péage et au principe

de l'adossement, principe qui s'inspirait du financement du programme ferroviaire de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle ! Le fonds spécial des grands travaux, le FSGP, a également permis la poursuite du programme routier jusqu'en 1988. Il était encore alimenté par des centimes additionnels à la TIPP – encore elle !

Plus récemment, le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, le FITTVN, instauré par la loi Pasqua, avait permis de dépasser les logiques propres à chaque mode.

Il se finançait, vous vous en souvenez, à partir d'une taxe sur le kilowattheure et sur les kilomètres parcourus sur les autoroutes à péage.

La mise en conformité avec les directives européennes a mis fin au principe de l'adossement et a permis de transformer nos sociétés publiques d'autoroutes en de vraies sociétés anonymes, dégageant des dividendes et des impôts sur les sociétés.

Quant à l'intelligent et multimodal système du FITTVN, le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, il a été tué par la précédente majorité !

**Mme Roselyne Bachelot, ministre de l'écologie et du développement durable**

« S'il devait finalement être décidé de relever la TIPP ou d'instaurer une redevance sur les poids lourds, conformément aux hypothèses soulevées par MM. de Robien et Bussereau, je souhaiterais qu'une part significative des recettes correspondantes soit affectée à la mise en œuvre de la politique environnementale. J'ai d'ailleurs longuement évoqué ce point avec M. de Robien. »

**M. Emile Blessig**

... il est temps de refuser la sous-estimation systématique comme la non-prise en compte des risques et des nuisances écologiques liés aux différents modes de transport et à leurs dysfonctionnements, notamment aux congestions. Il est également temps de refuser la sous-estimation systématique de la pollution de l'air, de l'effet de serre, du bruit, des risques pétroliers et des atteintes au paysage.

Reconnaître dans le développement durable la priorité majeure dans la réflexion sur les infrastructures de demain représenterait un pas décisif de la représentation nationale dont il résulterait deux conséquences.

Du point de vue des choix stratégiques en matière de mode de transport, il convient de donner la priorité absolue à l'intermodalité rail-route, par la création de corridors de fret, comme le propose le rapport Haenel-Gerbaud, ce qui sera possible par le développement en parallèle d'un réseau à grande vitesse cohérent sur le plan national et totalement intégré dans un réseau transeuropéen.

### CHAPITRE 3

## LES « NOUVEAUX » FINANCEMENTS EXTÉRIEURS À L'ETAT

### 1. Implications des collectivités locales

#### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« 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'A 28 ont été financés dans ce nouveau contexte. Il en sera de même demain de tous les grands projets. »

#### **M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances**

« 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 élus qui souhaitent réaliser des efforts d'investissement puissent redéployer les crédits à l'intérieur de l'enveloppe pour donner les priorités aux grandes infrastructures. »

#### **M. Pascal Clément, président de la commission des lois**

« Le Gouvernement est alors allé voir les élus de l'Est pour leur dire que s'ils voulaient le TGV ils n'auraient qu'à passer à la caisse. Cette opération est entrée dans l'histoire récente comme une histoire scandaleuse. Alors qu'on ne vienne pas nous parler d'aménagement du territoire ! Car les riches qui pourront les financer auront leurs infrastructures et les autres n'auront que leurs yeux pour pleurer. (Applaudissements sur les bancs du groupe UMP) Voilà la situation française aujourd'hui : et tout le monde trouva cela normal, et tout le monde dit qu'il faut continuer... Je dis non. Et je demande que l'Etat retrouve sa vocation qui est de financer les grandes infrastructures. A quoi sert-il, sinon ? Dans mon département, 98 % du contrat de plan est constitué de transferts de chargés ! Est-ce là la République ? On ne peut continuer ainsi. Il faut que l'Etat retrouve des capacités d'action. »

#### **M. François-Michel Gonnot**

« Il me semble primordial que les collectivités puissent demain bénéficier de solutions innovantes. Encore faut-il que l'Etat... leur donne les moyens demain de faire face à des compétences nouvelles qui pourraient leur être confiées. Il faudra par exemple accepter pour elles le principe de tarifications différenciées, de concessions, de péages urbains ou virtuels, et d'un recours au partenariat public-privé, lequel ne doit pas être réservé qu'à l'Etat. »

**M. Michel Destot**

« Voilà d'ailleurs un beau sujet que vous pourriez aborder dans le cadre de la politique de décentralisation en cours de discussion, qui devrait aussi permettre aux régions de bénéficier d'un rôle plus important dans l'évaluation précise des besoins d'infrastructures de transport et dans la hiérarchisation des projets. Je plaide également pour que leur soit reconnue une compétence nouvelle en matière de grands équipements logistiques – entrepôts, plates-formes, chantiers multimodaux – afin d'éviter, notamment, leur éparpillement et la redondance d'investissements publics. Mais nous sommes encore bien loin du compte. »

**M. Jean-François Mancel**

« Deuxième réflexion, la décentralisation. On en a peu parlé. Prenons un exemple, la RN 31 dans l'Oise, la route qui va du Havre à l'Est en passant par Rouen, Beauvais et Reims. Il aura fallu vingt ans pour faire vingt-quatre kilomètres en deux fois deux voies. L'Etat perd toute crédibilité aux yeux du citoyen quand il n'est pas capable d'aller plus vite. Je crois que la meilleure solution c'est de décentraliser, Monsieur le ministre. Je vous l'ai souvent dit, nous sommes preneurs. Mais il ne s'agit pas de faire une décentralisation à moitié ou au quart. Il s'agit de transférer le réseau national et les personnels qui y sont liés, c'est-à-dire l'ensemble du service public routier. »

**M. Michel Hunault**

« Au plan national, je souhaite aussi que soit relancée la contractualisation entre l'Etat et les collectivités territoriales. Dans cette perspective, les récentes réflexions qui ont présidé à l'élaboration des schémas de services collectifs de transport, enrichies par cet audit et le rapport de la DATAR, pourrait donner lieu à une loi de programmation ou une loi d'orientation qui donnerait de la lisibilité en dessinant la physionomie des grandes infrastructures sur dix à quinze ans. L'Etat serait ainsi un cofinanceur, aux côtés des fonds européens et des collectivités décentralisées. »

**M. Christian Philip**

« Je souhaite que, dans le cadre des lois de décentralisation, le Gouvernement puisse rendre possibles des formes d'expérimentation concernant le financement des déplacements urbains. Je pense par exemple, sous une forme ou sous une autre, au péage pour les collectivités qui décideront de le faire.

Aussi, devons-nous avoir une politique volontariste, et proposer une loi de programmation révisable régulièrement, qui permette clairement de savoir, premièrement ce que l'on fera et, deuxièmement, quand. »

## **2. La Caisse des dépôts et consignations**

### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« 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. »

« Parce que cette question est au cœur 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. »

### **M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer**

« Au demeurant, la redevance autoroutière n'est pas la seule piste possible, puisque peuvent aussi être mobilisés les fonds européens par un emprunt communautaire, et l'épargne des Français au travers de la Caisse des dépôts. »

### **M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances**

« La première consisterait à allonger la durée des prêts de la Caisse des dépôts mais ce n'est pas la formule miracle. 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 pas irréaliste de penser que les taux du livret A pourraient à l'avenir baisser. »

### **M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Enfin, nous devons mobiliser les fonds de la Caisse des dépôts et j'ai entendu avec plaisir le président Méhaignerie en parler. Nous aussi en avons discuté avec le directeur général. On peut envisager des prêts de 35 ans à 2 %. »

### **M. Daniel Paul**

« Ne convient-il pas aussi de mobiliser les quelque 200 milliards inutilisés dont dispose la Caisse des dépôts pour financer sur une longue période les travaux nécessaires ? »

### **3. Les péages urbains**

#### **M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances**

« Enfin, l'instauration de péages urbains à la périphérie des grandes villes ne doit pas être rejetée, étant donné le coût très élevé de certaines grandes infrastructures en proximité des grandes villes. »

#### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« 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. »

#### **M. Christian Philip**

« Enfin, ce débat ne peut ignorer les infrastructures de transports urbains. Le Gouvernement doit en ce domaine proposer un plan d'action, même s'il appartient à chaque collectivité de définir sa stratégie – le plan de déplacement urbain – et de la mettre en œuvre (...) Je souhaite que dans les lois de décentralisation, on permette certaines expérimentations en matière de financement, notamment les péages. »

#### **M. Michel Destot**

« Enfin, il serait bon d'étudier de façon plus allante la possibilité, pour les collectivités locales, d'instaurer un péage de congestion, et d'engager une véritable politique de décentralisation du stationnement. »

### **4. Le partenariat public-privé**

#### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« 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 œuvre 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. »

« Parce que cette question est au cœur 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. »

« Mme Montchamp, au sujet du tronc commun A 4-A 86, a suggéré un partenariat public-privé : je suis prêt à examiner en liaison avec les élus concernés

des solutions innovantes pour cette opération déclarée d'utilité publique mais très coûteuse – 700 millions d'euros ».

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer**

« Pour toutes ces infrastructures nouvelles, il faudra trouver des financements innovants. »

**M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances**

« Si le recours au partenariat public-privé ne peut constituer qu'une solution complémentaire, cette solution reste pertinente et les obstacles juridiques et techniques doivent pouvoir être levés. 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 ? »

**M. Hervé Mariton**

« Les partenariats publics-privés doivent être mis en place et les financements européens mobilisés. »

**Mme Anne-Marie Comparini**

« 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. »

**M. Michel Bouvard**

« La Commission européenne souligne, le 23 avril qu'« il paraît évident que le budget qu'allouent les Etats membres pour les investissements dans le réseau transeuropéen ainsi que les fonds mis à disposition par l'Union s'avèrent insuffisants. »

« Face à ce manque dont les conséquences économiques peuvent se révéler fâcheuses, la Commission propose le recours aux PPP, en les rendant plus attractifs pour les investisseurs. Un livre vert devrait nous être présenté dans ce sens. Le livre blanc sur les transports a par ailleurs proposé de porter à 20 % la contribution de l'Union sur les ouvrages transfrontaliers et évoqué une réorientation des prêts de la

BEI vers les projets ferroviaires notamment, ainsi que des garanties d'emprunts communautaires.

L'UMP considère, s'agissant d'investissements à long terme, non inflationnistes, qu'il faut soutenir ces propositions et qu'il ne serait pas anormal, mais uniquement sur les projets RTE, que les crédits qui leur sont consacrés soient sortis du pacte de stabilité.

S'agissant des financements nationaux, plusieurs possibilités ont été évoquées, tout d'abord, comme au niveau communautaire, les PPP. En fonction des projets, on peut estimer qu'un tiers à 50 % des financements de chaque projet pourrait être financé de cette manière. Notre groupe est favorable à leur mise en œuvre. »

**M. Jean-Jack Queyranne**

« 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. »

**M. Christian Philip**

« Il convient aussi de rendre possibles les financements mixtes public-privé, ainsi que d'examiner la piste d'un grand emprunt européen. »

**M. Jean-François Mancel**

« Il conviendra aussi de faire appel au partenariat entre public et privé, tel que la loi d'habilitation en a défini le principe, mais cela exigera du courage car il faudra faire sauter bien des verrous dans un code des marchés publics fondé sur la défiance et l'inefficacité ! »

**M. Claude Gaillard**

« Il conviendra donc d'innover, d'abord en recourant au partenariat entre public et privé : ce ne sera sans doute pas simple, mais souvenons-nous que la construction de la tour Eiffel a été financée de cette manière ! Autre ressource : ce que j'appellerai le « péage virtuel ». Cette fois, c'est au pont sur le Tage, à Lisbonne, qu'il faut faire référence – il a été payé grâce à ce même type de redevance domaniale. »

**M. Michel Hunault**

« 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. »

### **Mme Marie–Anne Montchamp**

« Il nous faut sortir des schémas d'intervention traditionnels de l'Etat pour mettre en œuvre un mécanisme de coopération entre les secteurs public et privé au service de ce projet d'intérêt général qui assure un partage des risques et des profits entre les partenaires. J'ai bien entendu, Monsieur le ministre, vos remarques sur les limites du partenariat public-privé. Mais il permet de définir un périmètre inédit et d'identifier toutes les parties prenantes. Il s'inscrit dans une logique d'action au service de la décentralisation, dans l'esprit de la responsabilité économique des régions, et participe d'une volonté de réduire la dépense publique.

Il serait souhaitable que vous nous reconnaissiez, Monsieur le ministre, un droit à l'expérimentation, sur le dossier que j'ai évoqué (découpage A 4-A 86), de la mise en place d'un PPP, en conformité avec les mesures de simplification et de codification du droit contenues dans le projet de loi habilitant le Gouvernement à prendre ces mesures par ordonnances.

Acceptez-vous que soit lancée l'étude de faisabilité d'un partenariat public-privé pour le financement de cette infrastructure ? »

### **5. Les financements européens**

#### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« 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 France.

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'Italie et l'Espagne, et tous les projets étudiés par le groupe Van Miert. »

« 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. »

« L'idée d'un emprunt européen a couru sur ces bancs. Il y a une cohérence à mobiliser des ressources d'emprunt à long terme pour financer des équipements durables, qui iront au-delà du siècle. Nous nous servons bien de lignes de chemin de fer créées en 1840 ou en 1850 ! Les lignes construites au XIX<sup>e</sup> siècle ou au début du XX<sup>e</sup> par les Espagnols seront ainsi utilisées à terme pour le fret. »

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer**

« Au demeurant, la redevance autoroutière n'est pas la seule piste possible, puisque peuvent aussi être mobilisés les fonds européens par un emprunt communautaire, et l'épargne des Français au travers de la Caisse des dépôts. »

**M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances**

« 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. François-Michel Gonnot**

« Et les financements communautaires, à l'évidence, sont insuffisants face à l'ampleur des besoins : les crédits prévus pour le réseau transeuropéen de transport ne se montent qu'à 550 millions d'euros par an. Mme Palacio a confié à M. Van Miert la présidence d'un groupe de travail en vue de réviser les orientations de ce réseau. Les travaux menés jusqu'à présent sont extrêmement intéressants. »

« En 1994, quatorze projets prioritaires avaient été définis, mais seulement 20 % des travaux concernés seront terminés en 2010. Les perspectives d'élargissement rendent en outre les priorités de 1994 quelque peu dépassées. Ce groupe de travail, où siègent les Etats membres mais aussi les pays candidats, doit formuler prochainement ses recommandations et la Commission devrait, d'ici à la fin de l'année, proposer une révision du réseau transeuropéen.

Ce doit être l'occasion de souligner que les crédits communautaires ne peuvent demain se borner à combler le retard d'équipement des régions périphériques et des pays en voie d'adhésion (MM. Bouvard et Ollier approuvent). La « vieille Europe » doit aussi moderniser son réseau, condition indispensable à la réussite du marché intérieur de l'Europe élargie. Il faut espérer que les Etats prendront une initiative forte pour accélérer l'intégration des réseaux de transport. Faut-il créer un Fonds européen pour les infrastructures ? Mieux utiliser les fonds structurels ? Lancer un grand emprunt européen ? Toutes les pistes doivent être explorées. »

**M. Michel Bouvard**

« Quels moyens pouvons-nous dégager ? Il faut faire appel à la ressource européenne. La Commission européenne estime le coût du RTE à 350 milliards d'euros jusqu'en 2010.

Seulement trois des quatorze projets arrêtés au Sommet d'Essen ont été engagés.

La Commission constate que les principaux retards se concentrent sur les projets transfrontaliers. Le retard sur le RTE s'ajoute au retard pris par chaque Etat, si bien que les dépenses d'infrastructures sont passées de 1,5 à 1 % du PIB.

La Commission, dans son rapport du 23 avril, souligne « qu'il paraît évident que le budget qu'allouent les Etats membres aux investissements dans le RTE ainsi que les fonds mis à disposition par l'Union sont insuffisants ».

« Le livre blanc sur le transport a par ailleurs proposé de relever à 20 % la contribution de l'Union sur les ouvrages transfrontaliers et évoqué une réorientation des prêts de la BEI vers ces projets ainsi que des garanties d'emprunts communautaires. »

**M. Michel Destot**

« Pour le reste, nous devons rechercher des sources de financement nouvelles : un grand emprunt européen garanti par l'Union, .... »

**M. Pierre Ducout**

« Mais ne négligeons pas les péages urbains ou le réajustement de la TIPP sur le gazole, non plus que la possibilité d'un grand emprunt européen. »

**M. Christian Philip**

« Il convient aussi de rendre possibles les financements mixtes public-privé, ainsi que d'examiner la piste d'un grand emprunt européen. »

**M. Claude Gaillard**

« Il faut améliorer l'utilisation des fonds européens et éviter le saupoudrage. »

**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. »

**Mme Anne-Marie Comparini**

« Les enjeux dans ce domaine sont trop importants pour que l'on puisse se contenter de rénover des lignes du XIX<sup>e</sup> siècle. Vous ne vous étonnez donc pas, Monsieur le ministre, que je parle ici du Lyon-Turin ; pour nous, habitants de Rhône-Alpes, ce n'est pas un projet régional, ni un projet national, ni un projet franco-italien, c'est bel et bien un chantier européen qui, de ce fait, est la parfaite illustration des ruptures auxquelles l'Etat doit s'engager dans sa politique des transports.

Une rupture ensuite en matière de financement des grandes infrastructures. M. Méhaignerie a déjà tracé quelques pistes à ce propos. Certaines liaisons, notamment celles, d'intérêt stratégique, qui s'inscrivent dans le cadre de

l'aménagement non du territoire français, mais de l'espace européen, appellent des innovations en termes de montage des projets et imposent de mettre au point de véritables bouquets de financements.

La Commission européenne ne s'y est du reste pas trompée : déjà prête à s'engager avec les Etats et à accroître sa participation financière, elle ne craint pas, dans ce contexte de contrainte budgétaire qui touche tous les Etats européens, de proposer, d'attirer les capitaux privés. Attirer, disais-je, et je veux insister sur ce mot : car si nous voulons faire venir le capital privé, il nous faut véritablement l'attirer en recourant à des techniques originales de nature à améliorer la rentabilité de l'investissement. »

## CHAPITRE 4

### **DIVIDENDES AUTOROUTIERS, PRIVATISATION DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES**

#### **1. Dividendes autoroutiers et privatisation des sociétés d'autoroutes**

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« Aucune décision n'est prise à ce stade. Mais on ne pourra se dispenser d'examiner les ressources qui pourraient provenir des péages autoroutiers. Le principe de l'adossement autoroutier a vécu. Nos sociétés d'autoroutes sont devenues globalement bénéficiaires et versent depuis deux exercices l'impôt sur les sociétés et des dividendes à leurs actionnaires – l'Etat en grande partie.

Ce constat n'est pas sans intérêt par rapport à une éventuelle ouverture de capital de ces sociétés. J'ai toujours eu sur ce sujet une attitude pragmatique et j'ai posé trois conditions préalables. Tout d'abord, l'autorité du concédant - l'Etat - doit être préservée et même renforcée. Nous y travaillons activement car dans tous les cas de figure, il faudra sur ce point aboutir au résultat souhaité. En second lieu, la concurrence sur les marchés de travaux publics doit être préservée : maintenir une pluralité d'acteurs est essentiel. Enfin, il faut assurer le retour vers le secteur des transports des sommes perçues. »

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Il faut poursuivre également la privatisation des sociétés d'autoroute. L'amortissement du réseau est presque achevé, ce qui permet à l'Etat d'obtenir un bon prix de cession. »

**M. Hervé Mariton**

« Nous avons assisté au succès du programme autoroutier. Cette phase s'achève, même si des projets restent à réaliser pour désenclaver certains territoires. Nous pouvons passer à une nouvelle phase. Si nous avons besoin de moyens, la privatisation des sociétés d'autoroute peut nous les fournir. »

« Il faut certes privatiser en fonction de certains critères, mais la cession des autoroutes peut nous permettre de sortir de la nasse financière dans laquelle nous nous trouvons. »

**Mme Anne-Marie Comparini**

« Et sachons aussi garder nos bijoux de famille, et utiliser les bénéfices des sociétés autoroutières publiques pour financer les chantiers à dimension européenne. »

**M. Michel Bouvard**

« Parmi les ressources, est également évoquée la réalisation d'actifs de l'Etat dans le secteur autoroutier, dans la continuité de ce qui a été engagé par le gouvernement Jospin avec la semi-privatisation d'ASF.

Le niveau du marché boursier pose tout de même un problème. Il faudrait en outre garantir l'affectation du produit aux infrastructures. M. Gayssot s'était engagé à consacrer un tiers des sommes retirées de la vente des titres d'ASF aux projets Lyon-Turin et Perpignan-Figueras. Or rien n'a été dégagé pour le premier et seulement 287 millions d'euros ont été alloués au second.

Il convient de s'interroger sur l'opportunité d'une privatisation totale, certaines sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes ne pouvant être valorisées dans de bonnes conditions, d'autres contrôlant des sociétés dont il serait judicieux que l'Etat conserve la maîtrise pour mener une politique plurimodale de transport. »

« Dans ces conditions, compte tenu de la rentabilité du réseau autoroutier, estimée à 5 milliards d'euros de dividendes sur la période par l'audit, il paraît judicieux de ne pas se dessaisir de l'ensemble des actifs. »

« L'idée de gestion des dividendes au sein d'un fonds national de financement et de péréquation, évoquée par différents élus, paraît une piste intéressante. »

**M. Jean-Jack Queyranne**

« Il faut conserver un caractère public aux excédents des péages routiers, afin de mobiliser ces ressources au profit des projets d'infrastructures. »

## CHAPITRE 5

### FINANCEMENT : PROBLÈMES SPÉCIFIQUES DU FERROVIAIRE

#### 1. Dette du secteur ferroviaire

L'inévitable désendettement. L'indispensable effort de financement du transport durable

#### **M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« Autre piste : le désendettement des opérateurs, la SNCF doit se réformer pour aborder la concurrence européenne et être plus autonome elle doit aussi développer son fret (...) il faut conquérir des parts de marché et donc s'engager résolument dans la solution de la filialisation. RFF pourrait également bénéficier des nouveaux financements (...) pour structurer toutes les opérations d'investissement liées notamment à la grande vitesse mais aussi au fret ferroviaire. Sur ce dernier point je ne peux accepter l'idée véhiculée par certains que le fret ferroviaire aurait perdu son combat face à la route, je trouve même ridicule que l'on puisse parler de combat. »

#### **M. Michel Bouvard**

« Si l'on consolide la dette de RFF et de la SNCF et le service auxiliaire le total contrairement aux discours aura évolué, de 35,4 milliards d'euros en 1997 à 39,9 à la fin de 2001. »

#### **M. Jean-Pierre Soisson**

« C'est un point essentiel soyez le premier gouvernement à régler le problème de la dette de Réseau Ferré De France (...) Réseau Ferré De France a fixé le taux d'actualisation à 8 %. Or si nous allégeons sa dette ce taux pourrait être réduit d'un voire de deux points en compensation. »

#### **M. Marc-Philippe Daubresse**

« S'agissant du ferroviaire, il faut au préalable sortir de la spirale de l'endettement. »

#### **M. Claude Gaillard**

« Pour éviter le tout camion, il faut développer le ferroviaire. Je le dis sans polémique mais avec une vraie douleur, quand on a eu de l'argent, quand on a privatisé beaucoup plus que les autres sur une législature et que l'on a laissé RFF endetté comme il l'était, c'est une faute par rapport à l'histoire (...) RFF doit avoir des moyens et il n'en a pas c'est ce qui m'apparaît redoutable. »

## **2. Péages ferroviaires**

Un débat ouvert et complexe.

### **M. Jean-Pierre Soisson**

« Il faudra pianoter sur toute la gamme : augmentation progressive des péages ferroviaires. »

## CHAPITRE 6

### LE DEVENIR DES CONTRATS DE PLAN

#### 1. Le volet routier des contrats de plan Etat-régions

Le développement du réseau routier non concédé est financé principalement dans le cadre :

– des programmes contractualisés (contrats de plan et programmes complémentaires <sup>(1)</sup>) conclus en principe pour sept ans (2000 à 2006) pour un montant global de 13,1 milliards d'euros dont 5 milliards d'euros apportés par l'Etat (38 %) ;

– de deux programmes spécifiques concernant l'autoroute A 75 et, partiellement, la RN 7, où l'Etat est seul financeur pour un montant au PLF 2004 de 120 millions d'euros.

Les collectivités territoriales, qui financent majoritairement les aménagements du réseau routier national, sont très attentives au respect, par l'Etat, des engagements financiers contractuels. Il n'est pas envisageable que le gouvernement ne donne pas une indication claire sur les perspectives d'achèvement de ces contrats à l'occasion d'un comité interministériel clôturant le débat national sur les infrastructures de transport alors que fin 2003, après quatre années complètes, les contrats ne seront exécutés qu'à 43 % (contre 57 % = 4/7<sup>ème</sup> si l'exécution avait été linéaire).

#### *a) Perspectives pour l'achèvement des programmes contractualisés*

Trois hypothèses peuvent être envisagées :

– un achèvement complet en 2006 (terme actuellement fixé) ; outre l'exécution complète du PLF 2004 (670 millions d'euros), 1 085 millions d'euros seraient nécessaires en 2005 puis en 2006, aussi ce scénario ne paraît pas réaliste ;

– à l'opposé, une exécution partielle du PLF 2004, équivalente à celle de la LFI 2003 (435 millions d'euros correspondant à 8,5 % d'avancement des contrats), suivie de dotations annuelles ultérieures identiques conduirait à un achèvement des programmes contractualisés en 2009-2010. Ce scénario paraît difficilement acceptable de la part des élus.

L'hypothèse présentée par le ministère de l'équipement consiste à financer complètement les programmes contractualisés en 2007 (au lieu de 2006).

---

(1) Ces programmes complémentaires contractualisés concernent notamment la RCEA, la RN 88, la RN 19, le tunnel de Toulon.

### ***b) Impact de la décentralisation***

L'article 19 du projet de loi de décentralisation prévoit le maintien des dispositions financières des contrats de plan et la poursuite des opérations contractualisées.

A l'achèvement de ces programmes, fin 2007 dans l'hypothèse proposée par le ministère de l'équipement et des transports, l'Etat aura transféré aux départements environ 20 000 km de routes nationales secondaires et conservé environ 10 000 km correspondant aux axes structurants. L'analyse des besoins et des données du contrat de plan montre que :

– l'investissement sur le réseau structurant représente environ 2/3 des contrats de plan actuel, cette proportion valant également pour les besoins futurs ;

– les financements apportés par les départements sur le réseau structurant (conservé par l'Etat) sont équivalents aux financements apportés par l'Etat sur le réseau secondaire (qui sera transféré aux départements).

Après achèvement des contrats de plan actuels, le décroisement global des financements entre l'Etat et les départements, à somme nulle, s'effectuera dans le cadre de la décentralisation, l'Etat ne contribuant plus au financement des investissements d'aménagement sur les RN transférées (même sous forme de dotations de décentralisation), et les départements ne participant plus aux investissements sur le réseau structurant de l'Etat.

Cette simplification, conforme aux objectifs de la décentralisation, s'accompagnera d'une augmentation de la part de l'Etat pour le financement du réseau structurant qu'il conservera, augmentation correspondant à la part précédemment prise par les départements (de 42 % actuellement <sup>(1)</sup> à 63 %).

Les besoins de financement concernant l'Etat ne diminueront donc pas ; ils devraient même, au contraire, augmenter légèrement. En effet, la mission de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées avait pris pour hypothèse que les collectivités locales accompagneraient l'effort de l'Etat sur le réseau structurant, les clefs de financement restant inchangées. S'agissant des départements, cette hypothèse ne sera plus vérifiée, après le découplage résultant de la décentralisation.

## **2. Le volet ferroviaire des contrats de plan Etat-régions**

Le développement et la modernisation du réseau ferré national sont financés principalement dans le cadre :

---

(1) Taux global tenant compte des programmes contractualisés (Etat : 38 %) et des programmes spécifiques (Etat : 100 %).

– des programmes contractualisés (contrats de plan et programmes complémentaires <sup>(1)</sup>) conclus en principe pour trois ou sept ans (2000 à 2006 pour les contrats de plan) ;

– d'un programme national de régénération piloté et financé par Réseau Ferré de France.

Les contrats de plan ferroviaires du XII<sup>ème</sup> Plan (2000-2006) représentent des engagements pour 4,5 milliards d'euros dont 1,075 milliard d'euros (25 %) pour l'Etat soit une multiplication par huit du niveau d'engagements par rapport aux précédents contrats de plan.

Les projets concernés n'avaient pas, à la date de signature des CPER, toujours fait l'objet d'études approfondies permettant de déterminer leurs coûts de manière satisfaisante. De plus, la mise en place récente (1997) de l'établissement public Réseau Ferré de France a nécessité de définir des règles nouvelles pour la définition des rôles de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre. En conséquence, l'exécution des contrats de plan s'est heurtée, d'une part, à la nécessité de conduire des études, parfois assez longues, pour préciser le contenu des projets et leur chiffrage et, d'autre part, à la réévaluation, dans un certain nombre de cas, du montant des projets par rapport à l'estimation initiale, à laquelle s'ajoute la prise en compte des conditions économiques de réalisation.

Fin 2003, le taux d'exécution des CPER reste donc assez modeste, à 21 % de l'enveloppe totale, et une très forte accélération des besoins d'engagements est donc observée pour la période 2004-2006 dans un cadre budgétaire qui reste très contraint, notamment en 2003.

Les collectivités territoriales, qui financent majoritairement les aménagements du réseau routier national sont très attentives au respect, par l'Etat, des engagements financiers contractuels. Il n'est pas envisageable que le gouvernement ne donne pas une indication claire sur les perspectives d'achèvement de ces contrats à l'occasion d'un comité interministériel clôturant le débat national sur les infrastructures de transport alors que fin 2003, après quatre années complètes, les contrats ne seront exécutés qu'à 27 % (contre 57 % = 4/7<sup>ème</sup> si l'exécution avait été linéaire).

### ***Perspectives pour l'achèvement des programmes contractualisés***

Trois hypothèses peuvent être envisagées :

– un achèvement complet en 2006 (terme actuellement fixé) ; outre l'exécution complète du PLF 2004 (140 millions d'euros), 293 millions d'euros seraient nécessaires en 2005 puis en 2006, aussi ce scénario ne paraît pas réaliste, compte tenu du montant cumulé mobilisé entre 2000 et 2003, soit 430 millions d'euros ;

---

(1) Ces programmes complémentaires contractualisés concernent la Ville de Strasbourg, le Territoire Saône Rhin, le Plan Exceptionnel d'Investissement Corse, des programmes CIADT.

– à l’opposé, une exécution partielle du PLF 2004, équivalente à celle de la LFI 2003 (70 millions d’euros, soit un gel de 50 %, correspondant à 7 % d’avancement des contrats), suivie de dotations annuelles ultérieures identiques conduirait à un achèvement des programmes contractualisés en 2013-2014. Ce scénario paraît difficilement acceptable de la part des élus.

L’hypothèse présentée par le ministère de l’équipement consiste à financer complètement les programmes contractualisés en 2009 (au lieu de 2006).

### **3. Le volet voies navigables des contrats de plan Etat-régions**

Sur la période 2000-2006, l’Etat et VNF ont contractualisé plus de 350 millions d’euros avec l’ensemble des régions concernées dans le cadre d’un ensemble de programmes voies navigables de près de 800 millions d’euros comprenant :

– environ 300 millions d’euros pour le développement du réseau prioritaire pour le transport de marchandises ;

– un volet de 134 millions d’euros relatif à la modernisation du réseau prioritaire pour le transport de marchandises qui complète la restauration de ce réseau assurée à 100 % par l’Etat ;

– un volet de 355 millions d’euros consacré à la restauration et la valorisation du réseau à enjeu touristique qui comprend, pour un montant total de 126 millions d’euros hors CPER, le Plan Loire Grandeur Nature, le Projet de Territoire entre Saône et Rhin et le programme cofinancé en région Centre. Ce volet comporte des actions de valorisation du réseau et des programmes spécifiques qui dépassent la simple restauration du réseau.

Fin 2003, le taux d’exécution des engagements de l’Etat atteindra avec d’importantes disparités en particulier sur le programme Nord Pas de Calais compte tenu de la longueur des études et procédures liées à la mise en œuvre de ce programme.

Sur le plan technique, l’achèvement total des CPER (en CP) ne peut s’envisager avant 2008. Pour ce faire, une enveloppe globale d’environ 230 millions de francs est nécessaire sur la période 2004-2008.

#### ***Perspectives au-delà de 2008***

Au-delà de cette génération de contrat de plan, l’objectif du ministère de l’équipement est de recentrer l’effort financier de l’Etat sur le seul réseau « magistral » utile au transport de marchandise, le réseau touristique d’intérêt local ayant vocation à être décentralisé.

#### **4. La synthèse des débats sur les contrats de plan Etat-régions**

Incontestablement, le sujet de l'avancement des contrats de plan correspond à une très forte préoccupation des élus et le nombre d'interventions sur ce thème a été très élevé. Trois idées principales peuvent être relevées :

- l'Etat ne tient plus ses engagements dans le domaine des contrats de plan ;
- le Gouvernement devrait préciser sa position sur le devenir des actuels contrats de plan ;
- il est attendu que l'Etat achève les actuels contrats de plan.

La réponse effectuée par le Gouvernement mérite d'être notée : « M. Mancel a évoqué le non-respect par l'Etat des engagements pris dans les contrats de plan : les ressources nouvelles que nous préconisons permettront de les honorer ».

#### **5. Les différentes interventions**

##### **M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

« La question du financement des infrastructures est liée aux décisions qui seront prises dans le cadre de la décentralisation. Les régions seront-elles les collectivités tête de file pour assurer la cohérence des réseaux de transport de proximité ? Pourront-elles intervenir sur le réseau routier, qui devrait plutôt relever de la compétence des départements ? Une réforme du financement des contrats de plan semble indispensable, en liaison avec la définition de nouveaux mécanismes de financement pour les infrastructures. »

##### **Mme Odile Saugues**

« 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. »

##### **M. Daniel Paul**

« Face à ces contradictions, vous envisagez des réponses diverses sans oublier l'instauration de péages toujours plus lourds. Sans doute envisagez-vous aussi d'abandonner certains projets pour faire des économies. C'est déjà ce que vous faites dans le cadre des contrats de plan, en retardant ou en remettant en cause certains dossiers, bafouant aussi la parole de l'Etat. C'est une conception libérale de l'aménagement du territoire ; ce n'est pas la nôtre. »

**M. François-Michel Gonnot**

« Des incertitudes planent également sur les contrats de plan Etat-région. Des retards se sont en effet accumulés dans leur exécution, depuis trois ans d'ailleurs et non pas depuis un an comme je l'ai entendu dire. »

**M. Pierre Cohen**

« L'Etat doit-il conduire un projet global d'aménagement ou laisser à d'autres, au marché en particulier, le soin de définir les espaces à développer et de décider si seules les régions riches ont le droit de réussir le rendez-vous européen ? Vous connaissez ma réponse ! Comment justifier le désengagement de l'Etat dans les contrats de plan Etat-région ? Elu de la région Midi-Pyrénées, la plus grande de France, j'ai accueilli, avec grande inquiétude, tout comme son président Martin Malvy, la proposition de l'audit de repousser à plus de vingt ans la réalisation de la ligne TGV Paris-Toulouse. (...) L'année 2002 a vu le gel d'une partie des crédits, la mise en réserve pour 2003, et des négociations où l'Etat tente de réviser des projets à mi-parcours. La réduction des autorisations de programme en avril 2003 a diminué de moitié le contrat de plan. Un rattrapage du retard de 2002 et la poursuite des CPER auraient nécessité près de 400 millions d'AP en 2004 : les AP des contrats de plan risquent donc d'être grandement réduites en 2004. On peut prévoir des arbitrages difficiles, compte tenu du gel de 4 milliards pour l'ensemble des ministères.

A la faveur de cette révision, l'Etat impose en outre des dossiers non retenus lors de la réalisation des contrats de plan. Les conséquences en seront un étalement des projets – et l'on repense à l'allongement des contrats de plan par M. Juppé, à crédits constants, en 1996 – voire l'annulation de certaines opérations. Il semble que, fin 2006, 30 % seulement des opérations inscrites aux contrats de plan seront effectivement engagées. Il y a bien lieu de s'interroger sur vos intentions réelles en matière d'aménagement. »

**M. Michel Bouvard**

« Dans le domaine des transports terrestres, on constate de nombreux engagements irréguliers qui vont au-delà de l'autorisation parlementaire et qui concernent des dépenses non couvertes par des crédits budgétaires. Ils se classent en deux catégories : les engagements fermes de l'Etat sans crédits et les engagements potentiels au-delà des autorisations de programme, par dénaturation de la notion d'autorisation de programme. » Ainsi débute le rapport de la Cour des comptes sur l'exécution de la loi de finances pour 2001 qui constate plus loin, s'agissant du XII<sup>e</sup> plan, « que de nombreux préfets avaient signé pour les contrats de plan, des conventions pluriannuelles précisant les modalités de financement de l'Etat sans la moindre autorisation budgétaire ».

**M. Jean-François Mancel**

« Vous devrez aussi préciser vos intentions s'agissant des contrats de plan : pour faire les vingt-quatre kilomètres dont je parlais, il s'en est passé cinq ! »

**M. Bernard Derosier**

« Au niveau régional, le débat a eu lieu dans le cadre des schémas de services collectifs. Il se poursuit aujourd'hui dans celui des contrats de plan. Mais les choses n'avancent pas aussi vite que nous l'espérons. La contractualisation rencontre ses limites : gel des crédits routiers du côté de l'Etat, difficultés techniques et financières cumulées pour l'opérateur ferroviaire. Manifestement, l'Etat doit mettre de l'ordre dans son action à court terme et, en premier lieu, respecter ses engagements. Il serait trop facile de renvoyer à vos prédécesseurs ce qui est aujourd'hui de votre responsabilité. Elu d'une région qui est par nature le trait d'union entre le Nord de l'Europe et le reste de la France, je suis particulièrement sensible à ces problèmes. »

**M. Christian Estrosi**

« Les projets inscrits en 2000 dans les contrats de plan ont été totalement sous-évalués : le Gouvernement précédent n'avait cherché que l'affichage. Il reste que les contrats de plan ont l'immense avantage d'engager les collectivités – qui financent les trois-quarts – dans une action volontariste. Je vous demande donc d'éviter tout gel des crédits inscrits dans ces contrats, en vous remerciant par ailleurs de projeter de transférer les voiries nationales aux conseils généraux. Je propose le lancement d'un grand emprunt dédié au financement des grandes infrastructures. »

**M. Yves Cochet**

« Cela est insoutenable. Il faut organiser la décroissance des transports routiers, car les catastrophes écologiques se multiplient : naufrage du *Prestige*, guerre en Irak pour le pétrole, tempêtes dues au changement climatique... Il faut en finir avec les mythes de l'abondance énergétique et de la pollution libre et gratuite. Le gouvernement précédent avait lancé une politique de développement durable, choisissant de décupler les investissements ferroviaires dans les contrats de plan Etat-région, de soutenir les transports collectifs et d'abandonner certains grands projets autoroutiers. »

**M. Jean Proriol**

« Les deux rapports se rejoignent sur les questions de financement. Suite au retard des contrats de plan dont vous avez hérité, cette procédure complexe a-t-elle encore un avenir dans notre pays ? »

**Mme Bérengère Poletti**

« Il était convenu que nous évaluerions à mi-parcours la réalisation des contrats de plan Etat-régions. Il y a loin de la coupe aux lèvres : partout en France, on a noté des retards considérables, notamment dans le domaine des infrastructures. La Champagne-Ardenne n'a pas échappé à la règle : elle aussi a été victime d'un Etat qui n'a pas honoré sa parole. Mais lorsque l'Etat ne tient pas ses engagements, c'est la nation tout entière et la confiance des citoyens qui en pâtissent. »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« M. Mancel a évoqué le non-respect par l'Etat des engagements pris dans les contrats de plan : les ressources nouvelles que nous préconisons permettront de les honorer. M. Derosier a évoqué les contrats de plan, et les projets du Nord. Le Gouvernement s'intéresse à un schéma qui, au-delà du Nord, s'étende jusqu'au Benelux. »

## CHAPITRE 7

### PROJETS FERROVIAIRES

#### 1. Lyon-Turin

##### *a) Justifications de l'opération*

Ce projet destiné aux trafics voyageurs et fret comprend :

- *pour les TGV* : une ligne à grande vitesse Lyon-Turin à aménager progressivement, avec un « tunnel de base » transfrontalier d'environ 52 km de long, et, en territoire italien, un ensemble d'ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne historique et à la future ligne nouvelle dans la vallée de Suse à proximité de Bussolino ;

- *pour le trafic de marchandises* : (classique, combiné non accompagné et autoroute ferroviaire), un itinéraire empruntant le même « tunnel de base », et combinant pour y accéder l'utilisation des lignes existantes et de tronçons neufs.

Le projet Lyon-Turin doit répondre à deux enjeux majeurs :

- *assurer le développement durable du fret ferroviaire* :

L'objectif est de permettre au mode ferroviaire de jouer un rôle accru dans le transport de marchandises à travers les Alpes. Dans un premier temps, la modernisation de la ligne ferroviaire existante par le tunnel du Mont-Cenis devrait permettre d'en porter la capacité à environ 20 Mt/an. Dans un second temps, la réalisation du tunnel de base devrait permettre d'offrir une capacité d'au moins 40 Mt/an pour le fret entre la France et l'Italie.

- *permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du sillon alpin* :

Le tableau ci-joint présente les temps de parcours sur les principales destinations concernées à l'horizon de la réalisation de la ligne à grande vitesse Lyon - Sillon alpin puis de celle de la section internationale entre la Combe de Savoie et Turin (franchissement du massif de Belledonne et tunnel de base) :

	Référence	Avec la L6V Lyon-Sillon alpin	Avec en plus le tunnel de base mais sans tunnel sous le massif de Belledonne	Projet complet (LGV, tunnels de base et de Belledonne)
Lyon -Grenoble	1 h 10	1 h 02	1 h 02	1 h 02
Lyon - Chambéry	1 h 06	0 h 40	0 h 40	0 h 40
Lyon - Annecy direct	1 h 43	1 h 10	1 h 10	1 h 10
Lyon - Turin direct	3 h 11	2 h 45	1 h 50 environ	1 h 30 environ
Lyon - Milan direct	3 h 54	3 h 28	2 h 35 environ	2 h 15 environ

***b) Le découpage de l'opération***

Territorialement, le projet de liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin comporte une section française, à l'ouest du sillon alpin (ou Combe de Savoie) :

- une section internationale, entre le sillon alpin et Turin, comportant une partie commune franco-italienne en ligne nouvelle entre les raccordements avec la ligne existante au voisinage de Saint Jean de Maurienne en France et de Bussoleno en Italie ;
- des aménagements du côté italien (aménagement du nœud de Turin en particulier).

La maîtrise d'ouvrage de la section française du projet est assurée par RPF, sous la tutelle technique de l'Etat. Sur la partie commune franco-italienne, LTF a pour mission de mettre en œuvre la première phase du projet, sous l'égide de la CIG Lyon-Turin.

Sur les parties française et italienne au sein de la section internationale (de part et d'autre de la partie commune franco-italienne), le projet relève de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires français et italien, RFF et RFI, sous la tutelle des Etats respectifs.

***c) Les interventions à l'Assemblée nationale***

**Mme Anne-Marie Comparini**

« Pour nous habitants de Rhône Alpes ce n'est pas un projet régional ni un projet national ni un projet franco-italien c'est bel et bien un chantier européen qui de ce fait est la parfaite illustration des ruptures auxquelles l'Etat doit s'engager dans sa politique des transports. »

### **M. Michel Bouvard**

« La traversée des Alpes pose des problèmes considérables en termes de sécurité des tunnels existants et d'environnement. Ce sont deux autres arguments qui militent en faveur de la liaison Lyon Turin. L'Italie doit rester au cœur de la partie occidentale de l'Union européenne et cette liaison doit renforcer la part méditerranéenne de l'Europe (...) ce projet contrairement à ce que dit l'audit n'est pas un projet en attente c'est un projet engagé, comme vous l'avez dit. »

### **M. Christian Philip**

« Il faut savoir anticiper, sur le Lyon-Turin pour être concret, décider c'est apporter un plan de financement aux projets que l'on retiendra. »

## **2. TGV Rhin-Rhône**

La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône est constituée de trois branches centrées sur la région de Dijon. Chacune d'entre elles fait l'objet d'un projet distinct :

- **la branche « Est »**, reliant, en ligne nouvelle, l'agglomération dijonnaise à Mulhouse ;
- **la branche « Ouest »** reliant, en ligne nouvelle, l'agglomération dijonnaise à la ligne à grande vitesse Paris – Lyon ;
- **la branche « Sud »** qui devrait relier, en ligne nouvelle, ces deux branches à la région lyonnaise.

Ces trois projets présentent un intérêt fondamental pour les régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté tant pour l'amélioration des relations Est-Ouest (axe Paris-Dijon-Mulhouse) que Nord-Sud (axe Lyon-Dijon-Strasbourg). Ils ont également une forte implication communautaire, en permettant l'amélioration des relations depuis Dijon vers Bruxelles, l'Allemagne, la Suisse et l'Espagne.

Les trois branches font l'objet d'un comité de pilotage réunissant les différents co-financeurs (Etat, RFF, SNCF, les régions Bourgogne, Franche-Comté et Alsace).

### ***a) Etat d'avancement de la branche « Est » du TGV Rhin-Rhône***

La branche Est consiste à réaliser, sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF), une ligne nouvelle de 189 kilomètres, entre Senlis (Côte d'Or) et Lutterbach (Haut-Rhin), ainsi que les raccordements au réseau existant, afin de diffuser l'effet « grande vitesse » sur le réseau classique. Elle comprend également l'amélioration du raccordement de Perrigny dans le nœud ferroviaire dijonnais, ainsi que la création de deux gares nouvelles, à Auxon (Doubs), et à Acroux (territoire de Belfort). **Une première phase de réalisation entre « Auxonne » et « Petit-Croix » a été définie pour un montant de 1,32 milliard d'euros.**

Les deux tableaux ci-joints présentent les temps de parcours sur les principales destinations concernées par la branche Est (projet complet et 1<sup>ère</sup> phase).

**SUR LES RELATIONS INTERIEURES (TEMPS ARRONDIS AUX 5' SUPERIEURES)**

	Référence	Projet complet	Auxonne-Petit-Croix (1 <sup>ère</sup> phase)
Mulhouse - Paris	3 h 10 <sup>(1)</sup>	2 h 30	2 h 40
Besançon - Paris	2 h 30 (Viotte)	2 h 00 (Auxon <sup>(2)</sup> )	2 h 05 (Auxon <sup>(2)</sup> )
Strasbourg - Dijon	3 h 35	1 h 35	2 h 00
Strasbourg - Lyon	4 h 55	2 h 50	3 h 15
Mulhouse - Lyon	4 h 00	2 h 25	2 h 35

(1) Avec la mise en service de la première tranche du TGV Est (actuellement : 4 h 20).

(2) Depuis la gare Viotte, les temps d'accès par TER et de correspondance à Auxon sont estimés à 15 minutes. Cependant des relations directes Paris-Besançon Viotte via la gare d'Auxon sont prévues dès la 1<sup>ère</sup> étape (en 2 h 18).

**SUR LES RELATIONS INTERNATIONALES  
(TEMPS ARRONDIS AUX 5' SUPERIEURES)**

	Référence	Projet complet	Auxonne-Petit-Croix (1 <sup>ère</sup> phase)
Lyon - Francfort	6 h 40	4 h 45	5 h 15
Marseille - Zurich	6 h 20	5 h 30	5 h 55

La déclaration d'utilité publique du projet a été prononcée le 28 janvier 2002. Les études d'avant-projet détaillé, préalables à l'engagement des travaux, ont été engagées en juin 2002. Ces études devraient aboutir à une approbation ministérielle en juillet 2004. L'engagement des travaux de génie civil peut être envisagé début 2006 (2005 pour les travaux préparatoires), pour une mise en service de la ligne nouvelle en 2010.

Outre l'Etat et RFF, le projet doit également être financé par les régions, la Suisse et l'Europe :

- les régions (Franche Comté, Alsace, Bourgogne) sont prêtes à s'engager financièrement sur le projet pour un montant d'environ 300 millions d'euros ;

- la Suisse a établi un projet de loi dressant la liste des projets ferroviaires susceptibles de bénéficier d'une participation financière de sa part. Ce projet de loi inclut la branche « Est » du TGV Rhin-Rhône. La France a formulé officiellement au Gouvernement suisse sa demande de participation financière au projet (courrier du 29 avril 2003 de M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des

transports, du logement, du tourisme et de la mer, à M. Moritz Leuenberger, président de la Confédération helvétique). La Suisse a depuis rendu officielle sa participation au projet, à une hauteur de 76 millions d'euros environ.

***b) Etat d'avancement de la branche « Ouest » du TGV Rhin-Rhône***

Le projet de branche « Ouest » du TGV Rhin-Rhône consiste à relier, en grande vitesse, l'agglomération dijonnaise à la ligne à grande vitesse « Sud-Est ». Dans un premier temps, les études relatives à ce projet ont porté sur la seule traversée dijonnaise.

Ces études ont fait l'objet, le 29 avril dernier, d'une décision ministérielle où, parmi les différentes options étudiées, le ministre a choisi de retenir le fuseau « Dijon-Centre ». Le ministre a donc demandé à RFF de lancer les études de niveau avant-projet sommaire permettant la mise en œuvre de la protection foncière nécessaire à la réalisation ultérieure de ce projet. Le lancement de ces études a été décidé lors du comité de pilotage du 10 mars 2003.

***c) Etat d'avancement de la branche « Sud » du TGV Rhin-Rhône***

Le projet de branche « Sud » du TGV Rhin-Rhône consiste à relier, en grande vitesse, la branche « Est » à l'agglomération lyonnaise. Les grandes fonctionnalités et caractéristiques de ce projet ont fait l'objet d'un débat public organisé entre le 15 mars au 15 juin 2000 par la Commission nationale du débat public.

Sur la base du bilan du débat public et de ces études complémentaires réalisées depuis, RFF a élaboré, en concertation avec les différents co-financeurs du projet, un projet de cahier des charges. Le parti retenu par ce cahier des charges consiste à examiner l'intérêt de réaliser une ligne mixte, répondant à la fois aux objectifs de gains de temps pour les voyageurs et aux perspectives de développement du trafic de fret sur cet axe Nord-Sud.

Ce cahier des charges a été adopté à l'unanimité en comité de pilotage. Il a été approuvé par décision ministérielle le 13 mars 2003. Sur la base de ce cahier des charges, une convention de financement des études préliminaires devrait être préparée.

**Interventions à l'Assemblée nationale**

**M. François Sauvadet**

« Le TGV Rhin Rhône qui doit prévoir une ouverture vers les pays de l'Europe mais aussi vers la Suisse constitue un élément extrêmement important vous savez que sa première phase est prête et que le coût est limité pour l'Etat ».

**M. Claude Girard**

« Source de désengorgement pour la région parisienne, la liaison à grande vitesse Rhin-Rhône, pourrait, en reliant de façon permanente Bâle à Lyon, faire de la

plate-forme aéroportuaire de Lyon-Saint-Exupéry le troisième aéroport français, sur lequel les interrogations ne manquent pas, Monsieur le ministre. Ce projet est celui de la première ligne à grande vitesse transversale entre l'Allemagne et l'arc méditerranéen. A ce propos, je suis surpris par l'analyse quelque peu tronquée de la DATAR qui considère la liaison Rhin-Rhône comme une simple liaison Paris-Bâle ou Paris-Mulhouse, et non pas comme un maillon d'un itinéraire est-ouest européen. La France a pourtant un intérêt stratégique, me semble-t-il, à éviter de se trouver, avec l'ouverture vers l'Est, excentrée à l'ouest. Il me paraît paradoxal, et pour tout dire incompréhensible, de promouvoir la réalisation de corridors européens, de vouloir faire des métropoles régionales « des petites Europes », pour reprendre l'expression de la DATAR, et de négliger en même temps l'impact très fort de cette liaison en matière de desserte des métropoles françaises situées sur l'axe rhodanien et rhénan (...). »

« La ligne à grande vitesse Rhin Rhône est unique elle est véritablement européenne elle est la plus avancée la mieux financée et la plus rentable ; elle conditionne l'avenir économique de six grandes régions c'est-à-dire 18 millions d'habitants (...) le Rhin Rhône me paraît le prototype du projet d'avenir cohérent entre une France décentralisée et une croissance cohérente des échanges européens du XXI<sup>e</sup> siècle ».

### **3. TGV Sud-Europe-Atlantique**

Ligne nouvelle de 302 km de Tours à Bordeaux dont :

- une première phase de 121 km entre le nord d'Angoulême et Bordeaux (Ambarès - Lagrave) qui permettra un gain de temps de 25 minutes sur Paris-Bordeaux ;
- une deuxième phase entre Tours et le nord d'Angoulême qui portera le gain de temps à 50 minutes sur Paris-Bordeaux.

Les études d'Avant-Projet Sommaire (APS) de la première phase ont été approuvées le 21 février 2002, ce qui permet de préparer l'enquête publique. L'APS de la deuxième phase Tours-Angoulême devrait débiter dès signature de la convention de financement (prévue pour fin novembre 2003).

#### **Le projet consiste en :**

- la réduction des temps de parcours entre Paris et le Sud Ouest de la France, ainsi que la péninsule ibérique (gain de temps de 50 minutes permettant un trajet Paris Bordeaux en 2 h 10 au lieu de 3 heures actuellement) ;
- la réalisation d'une deuxième ligne ; l'ensemble ligne classique et LGV, entre Paris et Bordeaux permettant d'offrir de nouvelles capacités pour les activités fret et TER.

### **Le projet a par ailleurs pour objectif :**

- de rééquilibrer la desserte nationale en dotant le Sud-Ouest d'un axe de qualité comparable à l'axe Paris-Lyon-Marseille et en proposant un second itinéraire pour les relations avec la péninsule ibérique ;
- de rapprocher les régions du grand Sud-Ouest du reste de la France et des pays voisins du nord et de l'est qui sont ou seront desservis par le réseau des lignes à grande vitesse.

La ligne dédiée voyageurs est prévue pour une vitesse de 350 km/h, la vitesse des TGV prévue par la SNCF à la réalisation de la 1<sup>ère</sup> phase Nord Angoulême - Bordeaux est de 300 km/h, avec introduction progressive de rames aptes à 320 km/h.

La conception de la ligne nouvelle intègre également les caractéristiques assurant son interopérabilité dans le réseau ferroviaire européen.

Par ailleurs, la ligne classique est actuellement en voie de saturation. Pour faire face au développement annoncé du fret (doublement puis triplement des trafics) et des TER, des mesures d'aménagement de la capacité, dites « mesures connexes » à la LGV ont été identifiées. Il s'agit :

- de l'amélioration du dispositif d'évitement entre Tours et Angoulême ;
- de la désaturation du nœud de Poitiers ;
- de la 2<sup>ème</sup> phase de désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux, la première phase étant financée dans le cadre du CPER.

Ces mesures permettent d'attendre la réalisation de la phase 2 de la LGV entre Tours et Angoulême. Leur suppression éventuelle dans le cadre du rapprochement de la réalisation des 2 phases (qui sont actuellement éloignées de 2 – 3 ans) reste à étudier.

### **Financement du projet**

Le ministre a confié une mission préparatoire au financement de l'opération. Il s'agit d'étudier les conditions dans lesquelles pourrait être monté le plan de financement de cette opération. Le rapport devrait être présenté au ministre dans les tous prochains mois.

## **Interventions à l'Assemblée nationale**

### **M. Alain Juppé**

« Nos priorités c'est d'abord le TGV Paris Bordeaux Madrid je ne ferai pas de publicité comparative par rapport à d'autres projets de TGV je me satisferai de constater que la DATAR a placé ce TGV au-dessus de la pile et qu'à la demande et qu'à la demande du Gouvernement le groupe Van Miert étudie le classement de cette ligne parmi les projets prioritaires ».

### **M. Philippe Douste-Blazy**

« Il faut prendre la décision qui engagera l'avenir de Toulouse et de sa région. Avec le TGV grand sud la réalité de demain ce sera Toulouse Bordeaux en une heure, Toulouse Narbonne en une demi-heure Toulouse Lyon en deux heures et demie .Toulouse Barcelone en une heure et demie Toulouse Madrid en quatre heures et Toulouse Paris en trois heures ».

## **4. TGV Est**

### ***a) Rappel de situation actuelle et des objectifs du projet***

Le projet de TGV Est-européen consiste à réaliser une ligne nouvelle de 406 km entre la région Ile-de-France (raccordements au réseau existant à Vaires-sur-Marne en Seine-et-Marne) et l'est de la France (Vendenheim dans le Bas-Rhin), mettant ainsi Strasbourg à 1 h 50 de Paris. Il se connecte au réseau européen vers le Grand-duché de Luxembourg et l'Allemagne.

La dimension européenne du projet a été renforcée par la signature de trois protocoles d'accord avec le Grand-duché de Luxembourg (le 17 septembre 1992 et le 29 janvier 2002, qui ont concrétisé la participation financière du Grand-duché au projet) et l'Allemagne (à La Rochelle, le 22 mai 1992).

Utilité publique déclarée le 14 mai 1996 décret en Conseil d'Etat, publié le 15 mai 1996 au Journal Officiel de la République française.

### ***b) Consistance du projet complet***

Le TGV Est-européen desservira seize grandes villes de l'est de la France par TGV directs. Il assurera des liaisons vers le nord et l'ouest de la France grâce aux TGV d'interconnexion, ainsi que des liaisons internationales vers le Grand-duché de Luxembourg et l'Allemagne.

Les meilleurs temps de parcours prévus sont :

	Actuel	Projet complet	1 <sup>ère</sup> phase : Vaires-Baudrecourt *	Nombre d'allers- retours quotidiens
Paris - Reims	1h25	0h45	0h45	7
Paris - Metz / Paris - Nancy	2h45 / 2h40	1h30	1h30	8/8
Paris - Strasbourg	3h50	1h50	2h20	15
Paris - Luxembourg	3h35	2h15	2h15	4
Paris - Baie	4h45	3h00	3h50	4
Paris - Sarrebruck	3h45	1h50	1h50	3
Paris - Francfort	6h00	3h35	3h35**	6
Paris - Stuttgart	5h55	3h05	3h45**	4

\* en TGV 320 km/h non pendulaire

\*\* à confirmer en fonction des aménagements du réseau allemand

### **c) La première phase :**

Sur les bases du relevé de décisions signé le 29 janvier 1999 par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, et les co-financeurs du projet, les assemblées locales ont délibéré sur leur participation au financement du projet. Les modalités précises de mise en œuvre du financement de la première phase du projet entre Vaires-sur-Marne et Baudrecourt ont fait l'objet d'une convention de réalisation et de financement signée le 7 novembre 2000. Cette première phase consiste à réaliser :

- la ligne nouvelle entre Vaires-sur-Marne en région Ile-de-France et Baudrecourt en Lorraine (300 km environ) ;
- trois gares nouvelles : la gare « Champagne-Ardenne » au sud de Reims, la gare « Meuse » à 15 km au sud de Verdun, la gare « Lorraine » entre Metz et Nancy. Ces gares seront desservies par des TGV d'interconnexion, reliant Strasbourg au Nord (Lille) ou à l'Ouest (Nantes, Bordeaux). Aucune relation de ces gares Paris (gare de l'Est) n'est prévue (sauf un aller-retour pour la gare Meuse), puisque ces dessertes seront assurées depuis les gares existantes ;

Il est prévu d'utiliser un matériel roulant constitué de rames TGV 320 km/h non pendulaires.

### Le financement de la première phase

Le coût total de la première phase du projet, hors électrification des Vosges qui fait l'objet d'une convention spécifique, est évalué à 3,12 milliards d'euros aux CE de juin 1997.

Répartition du financement	M euros HT (CE 06/1997)	MF HT (CE 06/1997)
Etat	1219,6	8 000
Union Européenne	320,1	2 100
Grand-duché de Luxembourg	117,4	770
Ile-de-France	76,2	500
<b>Champagne-Ardenne</b>	<b>Participation totale : 124,2</b>	<b>Participation totale : 815</b>
Région Champagne-Ardenne	42,1	276
Ville de Reims	45,7	300
District de Reims	4,0	26
Conseil Général des Ardennes	7,6	50
Conseil Général de la Marne	24,8	163
<b>Lorraine</b>	<b>Participation totale : 253.8</b>	<b>Participation totale : 1665</b>
Région Lorraine	203,1	1332
Conseil Général de la Meuse	4,1	27
Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	15,7	103
Conseil Général de la Moselle	22,4	147
Conseil Général des Vosges	8,5	56
<b>Alsace</b>	<b>Participation : 282.0</b>	<b>Participation totale : 1850</b>
Région Alsace	141,0	925
Conseil Général du Bas-Rhin	70,6	463
Communauté urbaine de Strasbourg	35,4	232
Conseil Général du Haut-Rhin	24,4	160
Ville de Colmar	3,6	24
Ville de Mulhouse	7,0	46
<b>RFF+SNCF</b>	<b>731,8</b>	<b>4800</b>

Depuis 1993, le projet a bénéficié de différents concours de l'Union européenne au titre des études, s'élevant à 89 millions d'euros.

Dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2001/2006, les crédits RTE programmés pour le TGV Est-Européen par la décision de la Commission européenne en date du 19 septembre 2001 sont récapitulés dans le tableau suivant (en millions d'euros) :

2001	2002	2003	2004-2006	Total
40	31	49	31	151

Cette décision complète les engagements déjà pris et porte le total des contributions européennes à 240 millions d'euros, sachant que le plan de financement prévoyait une contribution globale de l'Union européenne de 320 millions d'euros (10 % du projet) : la participation de l'Union européenne est donc pour le moment de seulement 7 %.

#### L'électrification des lignes des Vosges

La convention relative à l'opération d'électrification des lignes des Vosges a été signée en septembre 2000. Cette opération connexe représente un investissement

de 99 millions d'euros (CE 06/97) répartis entre les collectivités locales de Lorraine (41,9 millions d'euros), l'Etat (26,7 millions d'euros), RFF (15,2 millions d'euros), et l'Union européenne (15,2 millions d'euros au titre du FEDER), et doit être achevée au plus tard à la mise en service de la première phase du TGV Est-européen.

#### Etat d'Avancement

Les travaux de la première phase, donnés en 6 tronçons, sont en cours sur l'ensemble des 300 km du tracé. RFF a annoncé qu'ils seront achevés mi 2007 (soit 1 an de retard) et a prévu un surcoût de 10 %, pour lequel le Premier ministre a décidé que les collectivités locales ne seront pas sollicitées.

La part du projet non financée porte donc sur 320 millions d'euros (surcoûts) + 111 millions d'euros (manque de financement de l'Union européenne).

Des difficultés subsistent concernant la gare de Vandières pour laquelle les débats sont en cours, ce qui a amené le Conseil général de Meurthe-et-Moselle à suspendre ses paiements pour le projet.

#### ***d) Eléments sur le raccordement avec l'Allemagne***

Les conditions du raccordement entre la France et l'Allemagne par le TGV Est-Européen sont définies par l'accord signé à la Rochelle le 22 mai 1992.

##### *Pour la France :*

- L'aménagement de la section Vendenheim-Strasbourg à 220 km/h, qui relève de la seconde phase du projet ;
- L'aménagement de Strasbourg-Kehl, sans précisions quant à la vitesse relève de la première phase de travaux ;
- L'aménagement de Baudrecourt-Forbach, sans précisions sur la vitesse, hors APD, hors financement du TGV Est-Européen.

##### *Pour l'Allemagne :*

- Construction de la section Kehl-Appenweier, sans précisions sur la vitesse ;
- Aménagement de la liaison Sarrebruck-Mannheim, sans précisions sur la vitesse.

##### *Pour les deux Etats :*

- Construction de lignes nouvelles à grande vitesse au nord de Strasbourg (i.e. : prise à court terme des mesures pour rendre cette construction réalisable).

L'accord de 1953 sur les ouvrages de franchissement du Rhin est un accord-cadre, qui a prévu que l'Allemagne prendrait en charge la réalisation d'un deuxième

tablier, aux caractéristiques de l'ouvrage actuel, les travaux devant être effectués sous maîtrise d'ouvrage allemande.

Le sommet franco-allemand du 18 septembre dernier a permis d'obtenir l'accord de l'Allemagne pour la réalisation des aménagements entre Kehl et Appenweier, avec notamment le doublement du pont sur le Rhin, avant 2010. Il reste à faire coïncider la réalisation de ces aménagements avec 2007.

***e) Deuxième phase :***

Actuellement, aucun calendrier n'a été fixé pour la réalisation de la deuxième phase du projet (section Baudrecourt-Vendenheim). Ce projet fait partie des projets examinés dans le cadre de l'audit. Il n'est donc pas possible de fixer un objectif de réalisation à ce jour.

Lors d'un déplacement à Strasbourg le 1<sup>er</sup> juillet 2003, le Premier ministre a annoncé que les acquisitions foncières de la deuxième phase seront réalisées dans le département de la Moselle, comme c'est déjà le cas dans le Bas-Rhin.

**M. Claude Gaillard**

« Le grand Est a un rôle particulier en Europe, le TGV Est est fondamental ».

**M. Gilbert Meyer**

« Plus nous tardons à réaliser le TGV Paris Strasbourg, plus nous pénalisons la capitale européenne ».

**Mme Bérengère Poletti**

« Le TGV Est est le seul pour lequel on a appelé les collectivités locales à contribuer ».

**5. TGV sud européen**

Afin d'améliorer les liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne, il est prévu de réaliser une nouvelle ligne ferroviaire mixte (voyageurs et marchandises), à écartement international, entre Perpignan et Barcelone. Cette nouvelle liaison permettra de supprimer les contraintes actuelles liées à la différence d'écartement entre les réseaux ferroviaires français et espagnol, d'offrir des temps de parcours performants pour les voyageurs, et de développer le transport ferroviaire de fret entre les deux pays.

La réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Barcelone permettra un gain de temps de 2 heures sur les liaisons ferroviaires avec l'Espagne : Barcelone sera alors à 50 minutes de Perpignan, à 2h15 de Montpellier, et à 5h30 de Paris, compte tenu de la mise en service du TGV Méditerranée.

Cette liaison Perpignan-Barcelone s'inscrit dans le cadre du projet de TGV Sud-européen, qui prévoit la réalisation à terme d'une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan-Barcelone-Madrid. La réalisation complète du TGV Sud-européen doit permettre de relier Barcelone à Montpellier en 1h30, à Lyon en 3h00, à Paris en 4h30.

La réalisation de cette section internationale a été confirmée à l'occasion des différents sommets franco-espagnols. L'accord franco-espagnol signé le 10 octobre 1995 à Madrid a décidé la construction et l'exploitation de la section internationale à grande vitesse entre Perpignan et Figueras.

Cette section internationale, dont l'accord de 1995 a prévu la réalisation sous la forme d'une concession, est constituée d'une nouvelle ligne de 45,45 km (24,595 km en France et 20,855 km en Espagne), qui inclut un tunnel bitube de 8,171 m. Le coût du projet est évalué à environ 720 millions d'euros.

En application de cet accord une Commission intergouvernementale franco-espagnole a été mise en place en décembre 1998. Depuis cette date, elle a poursuivi des études techniques, économiques, d'exploitation et juridique permettant d'avancer dans la réalisation de ce projet.

La procédure d'octroi de la concession est celle relevant de la réglementation européenne (Directive CEE 93/37). Cette procédure comporte deux étapes : un appel à candidatures, suivi de l'appel d'offres proprement dit.

Une première procédure a été initiée en juillet 2001 (offres remises en avril 2002). La négociation qui s'est instaurée avec le candidat pressenti n'a pu se conclure de manière favorable. Les deux Etats ont engagé une nouvelle procédure au mois de mai 2003. Les quatre candidats qui se sont portés candidats ont été autorisés à présenter leur offre pour le début du mois d'octobre 2003. Le choix d'un candidat concessionnaire est envisagé favorablement pour la fin de l'année 2003.

L'utilité publique de la section entre Perpignan et Le Perthus a été déclarée par le décret du 8 octobre 2001. (Journal Officiel du 9 octobre 2001).

Le 13 mars 2000, le ministre chargé des transports a pris un certain nombre de décisions relatives à l'ensemble de l'axe Languedoc-Roussillon. Le ministre a accueilli favorablement le programme d'aménagement global de l'axe présenté par RFF. Ce programme comporte la réalisation d'un contournement (mixte) en ligne nouvelle de Nîmes et de Montpellier, et les aménagements de capacité nécessaires à moyen terme sur la ligne ferroviaire existante entre le sud de Montpellier et Perpignan.

Les investissements actuellement envisagés s'élèvent à 1,425 milliard d'euros de francs pour les contournements de Nîmes et Montpellier y compris les raccordements à la rive droite du Rhône et les aménagements de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan. L'enquête publique est imminente.

## **Intervention à l'Assemblée nationale**

### **M. Jean-Pierre Grand**

« Le tronçon Nîmes Montpellier sera dans le meilleur cas réalisé aux alentours de 2010 plus de 20 ans auront été nécessaires à la mise en service d'une soixantaine de kilomètres de voies si l'on projette le tracé jusqu'à l'Espagne, on approchera les 30 années pour réaliser 200 km TGV Montpellier-Perpignan. »

### **6. TGV Nice- Côte d'Azur**

Une ligne à grande vitesse construite jusqu'aux environs de Nice permettrait de proposer des temps de parcours entre 3h30 et 4h00 entre Paris et Nice (au lieu d'un meilleur temps de 5h33 aujourd'hui), 3h20 entre Paris et Toulon (au lieu d'un meilleur temps de 3h51 aujourd'hui), entre 1h00 et 1h15 entre Marseille et Nice (au lieu d'un meilleur temps de 2h22 aujourd'hui) ; elle permettrait ainsi :

- d'améliorer l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur depuis le Nord ;
- de faciliter les déplacements à l'intérieur de la région ;
- de réaliser le chaînon manquant de l'Arc Méditerranéen.

Deux scénarios ont été étudiés dans l'étude d'opportunité :

– une zone de passage correspondant à ligne à grande vitesse sur le littoral entre Marseille, Toulon et la Côte d'Azur ;

– une zone de passage correspondant à une ligne à grande vitesse d'arrière-pays prolongée jusqu'à Toulon et vers la Côte d'Azur avec deux solutions, une au sud ou au nord d'Aix en Provence (scénario Bouches-du-Rhône) et une au sud (scénario Val de Durance).

A ce stade des études, aucun fuseau ni tracé n'a été étudié.

Les différentes étapes du projet sont les suivantes : débat public, études préliminaires, études d'APS, concertation administrative, enquête publique, DUP, APD, phase projet, travaux.

L'audit sur les infrastructures de transport ne s'est pas prononcé sur la LGV Côte d'Azur, considérant que ce projet ne pourrait être réalisé à l'horizon 2020.

Le 24 mars 2003, M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, a organisé une réunion avec les élus de la région PACA pour étudier les suites à donner à l'étude d'opportunité. Il ressort de cette réunion une très forte mobilisation des élus et une volonté partagée avec l'Etat de poursuivre ce projet.

Réseau ferré de France va donc devoir saisir la commission nationale du débat public, en vue de l'organisation d'un débat public.

Afin de préparer ce débat public, le préfet de la région PACA a été chargé par le ministre de mettre en place un comité de pilotage associant RFF, la SNCF, la direction des transports terrestres ainsi que les collectivités territoriales de la région PACA souhaitant participer financièrement au débat.

### **Interventions à l'Assemblée nationale**

#### **M. Rudy Salles**

« Élément constitutif de l'arc méditerranéen cette ligne mettrait Nice à trois heures de Paris »,

#### **M. Christian Estrosi**

« Un projet européen permettant de mieux relier entre elles des villes situées dans trois grands pays baignés par la Méditerranée ; l'Italie à Gènes la France à Marseille et l'Espagne à Barcelone »

#### **M. François-Michel Gonnot**

« Projet certes encore trop vague mais qui apparaît inéluctable compte tenu des attentes des populations locales, je pense, par exemple à la prolongation de la ligne TGV de Marseille à Nice.

### **7. Barreau TGV au sud de la région Ile-de-France et amélioration Massy-Valenton**

La configuration actuelle des voies entre Massy et Valenton est cause de dégradation de la qualité du service (irrégularités et détentes horaires importantes) pour l'ensemble des circulations, et un frein au développement des trafics TGV dits d'interconnexion.

L'amélioration de la liaison Massy-Valenton consiste en la mise à deux voies de la ligne existante afin de séparer au mieux les circulations TGV des circulations RER.

Pour un montant estimé à 90,729 millions d'euros (CE de janvier 2003), le projet permet de :

- doubler pratiquement les sillons TGV permettant la mise en œuvre de nouvelles relations entre la façade Atlantique et l'Est de la France, l'aéroport de Roissy, le Nord-Est et le Sud-Est dans de bonnes conditions de régularité et de positionnement horaire ;

- préserver les possibilités de circulations de trains fret de transit, notamment de jour ;

- apporter une meilleure régularité des circulations de la ligne RER C malgré l'augmentation des circulations TGV.

Une mission a été entreprise pour confirmer un plan de financement avec l'ensemble des partenaires (RFF, l'Etat et les régions).

### **Intervention à l'Assemblée nationale**

#### **M. Serge Grouard**

« Notre deuxième préoccupation concerne les liaisons transversales qui permettraient de décongestionner la région parisienne, et notamment un certain nombre de barreaux auxquels il ne manque pas grand-chose, aujourd'hui, pour qu'ils soient achevés. Je me réfère à un grand schéma qui va de Nantes à Lyon, approximativement, mais aussi à quelques portions qui ne sont toujours pas réalisées, comme Arthenay-Courtenay, quelques petits kilomètres entre Tours et Angers, ou encore Vierzon et Tours ou Bourges et Auxerre. Beaucoup d'entre nous ont eu l'occasion d'évoquer de tels retards. »

### **8. TGV Bretagne-Pays de Loire**

#### ***a) Consistance du projet***

Le projet consiste à réaliser une ligne nouvelle de 225 kilomètres. Il comporte un tronçon commun à partir de Connerré, à l'est du Mans, puis une branche vers la Bretagne (jusqu'à Rennes) et une branche vers Nantes (se raccordant au réseau existant au nord de Sablé-sur-Sarthe).

Le projet permet une amélioration très sensible des temps de parcours des principales villes de la région Bretagne (gain de 37 minutes pour Paris-Quimper avec le projet complet, 22 minutes avec la première phase).

#### ***b) Réalisation des études préliminaires***

Les études préliminaires (destinées à permettre le choix d'un fuseau d'une largeur d'environ 1000 mètres) ont été engagées en décembre 1995. Par deux décisions, en date du 21 décembre 1998 et du 2 avril 2001, le ministre en charge des transports a retenu le fuseau pour la ligne nouvelle entre Le Mans et Rennes.

Le ministre a notamment retenu l'option du contournement nord de la ville du Mans et de Laval par la ligne nouvelle. Cependant, dès 1998, il s'est engagé à ce que la SNCF maintienne pour la ville du Mans et de Laval une desserte de qualité, correspondant au minimum aux dessertes assurées actuellement.

La convention de financement des études d'APS a été signée le 9 juillet 2002 pour un montant de 13,8 millions d'euros. Les différentes études sont en cours. Le fuseau de 500 mètres et une proposition de tracé « de base » sont disponibles depuis le mois de septembre 2003. RFF doit les soumettre à une concertation informelle auprès des collectivités locales à l'automne.

Les différentes études prévues dans le cadre de l'APS (reconnaisances topographiques, études ferroviaires, étude environnementale, reconnaissance géotechnique, étude technique, étude socio-économique) sont en cours.

Le dossier finalisant les études d'APS sera soumis à la consultation des services de l'Etat et des collectivités locales à compter de mars 2004. Afin de gagner du temps, il a été décidé que ces consultations pourront être engagées sur la base d'un dossier commun.

La procédure d'instruction mixte à l'échelon central a été abrogée par l'ordonnance de simplification administrative. Elle n'est donc plus nécessaire pour ce projet. L'enquête publique pourra donc être ouverte plus tôt, une fois l'étude d'impact réalisée, après approbation par le ministre du projet sur la base de l'APS.

### **Interventions à l'Assemblée nationale**

#### **M. Jacques Le Guen**

« Avec 2 millions de voyageurs supplémentaires attendus le TGV ouest (..) est considéré par vos experts comme un des projets les plus rentables »

#### **M. Michel Hunault**

« La Bretagne a un besoin absolu de la nouvelle ligne car toute l'économie des régions Bretagne et pays de la Loire a besoin de sillons nouveaux si l'on veut faire passer les TGV, les TER et le fret ».

### **9. Le train pendulaire Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)**

Ce projet décidé au CIADT 23 juillet 1999 a été confirmé par lettre du Premier Ministre aux présidents des 3 régions par courrier du 23 juin 2000 avec répartition du coût pour 1/3 aux 3 régions et 2/3 Etat, RFF et SNCF.

– Le protocole d'accord du 21 février 2001 fixe la répartition pour chacun des partenaires.

– La convention cadre et la convention du 13 novembre 2001 fixent le scénario suivant :

Exploitation de 6 rames TGV pendularisées pour un gain de 20 minutes sur Paris-Limoges et 30 minutes sur Paris-Toulouse. Liaisons avec Roissy CDG pour l'axe Paris-Brive.

Une évolution importante des coûts a été constatée début 2003 du fait de l'évolution du projet et le taux de rentabilité du projet a été révisé à la baisse ; les études d'avant-projet détaillé se poursuivent.

## **Interventions à l'Assemblée nationale**

### **M. Serge Grouard**

« Si nous ne réalisons pas cet axe vertical, nous n'aurons vers le sud que l'axe Paris Lyon Marseille et l'axe atlantique ».

### **M. Jean Auclair**

« La Corrèze et le Limousin disposaient avec le capitole du train le plus rapide et le plus confortable d'Europe dans les années 70 ».

### **Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont**

« Ce projet de train pendulaire autour duquel l'ensemble des partenaires publics et socio-économiques de trois régions se sont mobilisés depuis 1992 a enfin été acté en annexe aux CPER 2000-2006 selon un partenariat financier clair et accepté par tous, Etat-RFF-SNCF, et les trois régions concernées, Centre, Midi-Pyrénées et Limousin, en vue d'une réalisation à échéance 2006.

Les conclusions des audits, qui servent de base à notre débat reposent essentiellement sur un critère, à mes yeux irrecevable, celui d'une trop faible rentabilité socio-économique, ce dossier se situant « sous le seuil de rentabilité acceptable ».

« Un réseau de transports digne de ce nom ne peut ignorer un tiers ou un quart du territoire national, je pense en particulier au Massif Central » affirmait à juste titre le président de RFF, le 27 mars dernier. Je reprendrai ces propos à mon compte, sachant être le porte-parole de la grande majorité de mes collègues députés des trois régions concernées. Je vous demanderai donc instamment d'user de votre pouvoir de ministre des transports et de ministre de l'aménagement du territoire pour que la parole de l'Etat soit honorée et que le train pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse soit réalisé selon le calendrier prévu, non sous la forme au rabais que propose la DATAR dans un communiqué de presse publié le 29 avril à la suite du tollé général provoqué par le rapport initial, mais selon les engagements définis lors de la signature du contrat, le 13 novembre 2001. Cela s'impose d'autant plus que les présidents des trois régions concernées, réunis hier à Limoges, se sont dits prêts -et cela mérite d'être salué- à assumer le surcoût lié à la pendularisation des rames et que, dans un même temps, RFF, gestionnaire des infrastructures, a déclaré être à même d'entamer immédiatement les travaux nécessaires à l'adaptation de la ligne, sous réserve que l'Etat ne s'y oppose pas. »

### **10. Liaison rapide « Normandie-vallée de Seine-Roissy TGV »**

Les objectifs du projet consistent, d'une part, à améliorer la qualité des liaisons ferroviaires de la Normandie et de l'ouest de l'Ile-de-France vers Paris, et, d'autre part, à relier les régions normandes au pôle de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et au réseau interconnecté de lignes à grande vitesse en utilisant le tunnel existant du RER E entre les gares de Hausmann Saint-Lazare et Magenta.

Trois projets constituent l'opération LRNVS :

- le premier porte sur des aménagements de la ligne existante Paris-Mantes, destinés à faciliter le dépassement des trains de banlieue par les trains grandes lignes de Normandie et à améliorer la fiabilité et la qualité des circulations. Ces aménagements consistent notamment en des travaux de signalisation, de mise en place de contrôle de vitesse avec transmission continue, ainsi qu'en des opérations dans les gares des Mureaux, de Houilles, de Mantes et d'Epone. Le financement est assuré dans le cadre du contrat de plan Etat/Région en Ile-de-France qui prévoit une enveloppe totale de 76 millions d'euros. Ce projet comporte six opérations qui seront réalisées entre 2004 et 2006.

- le second dénommé ELEONOR (Est Liaison Express Ouest Normandie Roissy) sera réalisé en deux phases :

- la première phase vise à rendre possible la circulation de trains grandes lignes entre la Normandie et l'aéroport CDG 2 via le tunnel EOLE du RER E et le futur tunnel de CDG Express. Les travaux consisteront principalement à raccorder le tunnel EOLE aux voies du faisceau St Lazare-groupe V-vers Mantes. Leur coût est estimé à 260 millions d'euros.

A ces travaux d'infrastructure, il faut ajouter l'achat d'un parc de matériel roulant grandes lignes adaptées au projet. Le coût d'objectif pour ce parc est fixé à 300 millions d'euros. Son financement est prévu par les régions normandes avec la participation de la SNCF.

- la seconde phase doit permettre d'achever EOLE, c'est-à-dire d'étendre à l'ouest la desserte du RER E, dont la gare terminus est depuis 1999 la gare souterraine Hausmann-Saint-Lazare. Les travaux consisteront notamment à raccorder le tunnel EOLE aux voies du faisceau St-Lazare groupe II vers la Défense. Leur coût est estimé à 90 millions d'euros.

Le 10 septembre 2003, la Commission Nationale du Débat Public a décidé qu'un débat public n'était pas nécessaire pour le projet ELEONOR. Une concertation sera cependant engagée par le maître d'ouvrage en 2004.

- Le troisième projet, d'un coût estimé à 535 millions d'euros, prévoit une augmentation de la capacité des infrastructures ferroviaires par la réalisation d'un ensemble de lignes nouvelles à l'ouest de Paris, entre Achères et l'ouest de Mantes-la-Jolie. La CNDP devra être saisie de ce troisième projet après achèvement des études préliminaires. Cette augmentation de capacité est indispensable à terme pour séparer les flux de trafic et assurer dans de bonnes conditions la circulation des trains franciliens, des trains normands et des trains de fret. Les prochains comités techniques de l'opération examineront l'avancement de ce projet.

## **Intervention à l'Assemblée nationale**

### **M. Rodolphe Thomas**

« Nous subissons de plein fouet l'absence d'une liaison entre les métropoles normandes et l'Île-de-France la réalisation de la liaison rapide (Normandie Vallée de la Seine) prévoit deux étapes les aménagements entre Paris et Mantes pour une mise en service après 2011 le quadruplement des voies entre Mantes et Epone, la création d'une nouvelle ligne entre Epone et Achères cette étape n'en est qu'au stade des études pre-fonctionnelles.

## **11. Traversée des Pyrénées**

### **Interventions à l'Assemblée nationale**

#### **M. Philippe Douste-Blazy**

« Nous devons penser à promouvoir également la traversée centrale des Pyrénées par ferroutage ».

#### **M. François Bayrou**

« Il vous revient d'assurer la réalisation de la liaison Pau-Canfranc que je considère pour ma part comme inéluctable (...) « il faudra bien un jour que pour le ferroutage on fasse autre chose que des moulinets « je suis certain que le jour ou l'on voudra entre l'Espagne et l'hexagone une liaison routière de plus, il faudra réhabiliter la voie qui existe sa remise en état ne coûtera pas plus de 200 millions d'euros ; il restera ensuite à régler le problème de la concession mais je suis sûr que de nombreux concessionnaires sont prêts à relever ce défi ».

CHAPITRE 8 :  
**PROJETS FLUVIAUX**

**1. Seine-Nord**

Le projet de liaison fluviale Seine-Nord a pour but de relier la Seine et l'Oise au réseau des canaux du nord de la France et du Bénélux par un canal à grand gabarit. Cet aménagement comprend :

- la réalisation d'un nouveau canal, d'une centaine de kilomètres, permettant l'acheminement de chargements pouvant atteindre 4 400 tonnes sur le tronçon central entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, pour lequel le fuseau de tracé le plus à l'ouest (le long du canal du Nord) a été choisi ;

- l'aménagement du canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, reliant Dunkerque à Valenciennes avec une branche vers Lille et la Belgique. Datant de 1959, il est handicapé par le faible tirant d'air des ponts qui ne permet pas à la flotte européenne à grand gabarit (1 350 à 3 000 tonnes) d'y pénétrer à vide ;

Le principe retenu consiste à améliorer en première phase les extrémités de la liaison : le canal Dunkerque-Escaut et les liaisons avec la Belgique au nord, la Seine entre Le Havre et Paris et l'Oise au sud. La priorité a ainsi été donnée à la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque.

**La première phase : l'aménagement des extrémités de la liaison**

Les aménagements des extrémités de la liaison sont programmés dans le cadre du contrat de plan entre l'Etat et la région Nord-Pas-de-Calais et du programme interrégional d'aménagement de l'Oise. Par ailleurs, des programmes visant à moderniser les ouvrages de la Seine et du canal de Tancarville sont prévus aux contrats de plan entre l'Etat et les régions Ile-de-France et Haute-Normandie. Enfin, la réalisation en extrémité du quai de Bougainville d'un terminal fluvial dédié en première phase du projet « Port 2000 » au Havre laisse la possibilité d'une desserte fluviale.

**Interventions à l'Assemblée nationale**

**M. François-Michel Gonnot**

« Le canal seine nord m'apparaît comme un investissement symbolique d'un rééquilibrage modal car il permettra non seulement le désengorgement du réseau routier très encombré de la région parisienne jusqu'au nord, mais encore une amélioration considérable de l'hinterland, des ports du Havre et de Dunkerque tout en permettant une connexion des ports maritimes avec le réseau fluvial de la Belgique et de l'Europe centrale. »

**M. Marc-Philippe Daubresse**

« Un investissement de long terme tout à fait intelligent puisqu'il permettra d'éviter le problème de cul-de-sac de la Seine et favorisera les échanges essentiels entre l'Ile-de-France et nos grands ports comme le Havre ou Dunkerque. »

**2. Rhin-Rhône /Saône-Rhône**

L'abandon décidé en 1997 de la liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône reste justifié par l'importance des atteintes directes et irréversibles au patrimoine naturel, et plus généralement, au cadre de vie dans les régions traversées qui n'étaient pas compensées par l'intérêt intrinsèque d'un projet dont le coût d'investissement et le déficit prévisionnel de fonctionnement étaient très élevés.

Les études de la liaison à grand gabarit Saône-Moselle, ne sont pas assez avancées actuellement pour que ce projet soit envisagé à l'horizon 2020, le principe de la création à long terme d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et la Moselle n'est pas à rejeter a priori ; il mérite une réflexion approfondie pour en déterminer la fonctionnalité, la pertinence et l'intérêt socio-économique.

**Interventions à l'Assemblée nationale**

**M. François Sauvadet**

« La liaison Saône-Rhin-Rhône a été abandonnée sans débat par le fait du prince alors qu'il s'agit d'un enjeu majeur. »

**M. Francis Hillmeyer**

« Le projet de la CNR doit être abandonné car il est trop ambitieux mais une voie moyenne pragmatique réaliste et éventuellement plus rustique doit voir le jour ».

## CHAPITRE 9

### LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES À LONG TERME

Les transports constituent un enjeu fort pour la prospérité de notre pays et le développement de notre économie : amélioration des moyens de déplacement et croissance économique ont toujours entretenu des relations étroites. Le développement de notre économie suppose donc l'existence d'infrastructures de transports performantes.

Rappelons, en effet, que la route achemine près de 90 % des transports intérieurs de voyageurs et 75 % de ceux de marchandises; et n'oublions pas qu'elle assure également les parcours terminaux des autres modes.

Aujourd'hui, le réseau routier français représente environ un million de kilomètres. Le réseau routier national, qui regroupait avant l'exercice de décentralisation en cours les autoroutes et les routes nationales (soit environ 35 000 kms), assurait des fonctions d'écoulement des trafics de transit, de desserte inter-régionale et de desserte des grands pôles économiques mais aussi des fonctions plus locales de desserte fine du territoire.

L'exercice de décentralisation a vocation à centrer le futur réseau routier national sur les fonctions de transit, dans une logique d'entretien et d'exploitation par itinéraire permettant d'améliorer le service offert aux usagers. Les routes nationales assurant des fonctions locales, telles les routes directement parallèles aux autoroutes, ont dans ce contexte vocation à être transférées aux départements

Dans ces conditions, le bon fonctionnement du réseau routier national conditionne dans une très large mesure celui du système de transport dans son ensemble et donc le développement économique de nos entreprises.

Les perspectives de développement du réseau routier national se caractérisent par la nécessité de répondre à une demande toujours en forte augmentation et par l'attention à porter à l'entretien et à la réhabilitation du réseau existant (éléments vitaux pour la pérennité du réseau routier et le maintien d'un bon niveau de service pour les usagers).

Le présent document a pour objet de présenter un schéma des infrastructures routières à long terme, correspondant aux autoroutes et grandes liaisons d'aménagement du territoire souhaitables pour la France de demain. Au sein du futur réseau routier national, les Grandes Liaisons d'Aménagement du territoire (GLAT) correspondent soit à des itinéraires à fort trafic interrégional ou international, soit à des liaisons entre les principales métropoles régionales et les principaux ports ou aéroports français.

Compte tenu de la démarche de révision du schéma directeur de l'Ile-de-France qui sera prochainement engagée, ce document ne traite que des aménagements extérieurs au périmètre de la « Francilienne ».

Le schéma ainsi envisagé conduit à un linéaire de:

– 13 993 km d'autoroutes dont 3 189 km à mettre en service d'ici 2015 (hors Ile-de-France),

– 4 138 km de grandes liaisons d'aménagement du territoire.

L'investissement nécessaire à la réalisation de ce réseau représente environ 56 Md€.

Ce document ne traite pas non plus directement des problèmes de sécurité routière qui sont au cœur des préoccupations du ministère de l'équipement, tant au niveau de l'aménagement des routes existantes que de la conception des routes nouvelles. Il faut avoir en tête la contribution des infrastructures nouvelles à l'amélioration du niveau sécurité.

## **1. La situation actuelle de la congestion**

Contrairement à certains pays voisins à forte densité (Allemagne, Benelux, Grande Bretagne) qui connaissent des niveaux de congestion très élevés (mais dans des contextes géographiques et démographiques différents), la congestion des réseaux routiers français est observée sur un nombre limité d'axes et de périodes, avec, dans l'ordre d'importance ou de fréquence décroissante :

- le réseau autoroutier d'Ile-de-France, qui cumule près de 80 % des heures-kilomètres congestionnées annuelles ;

- quelques grandes liaisons interurbaines: les couloirs du Rhône et du Languedoc (autoroutes A 7 et A 9) les axes Paris-Normandie (autoroute A 13), Paris-Tours (autoroute A 10) et Paris-Belgique (Autoroute A1), les accès à la Côte d'Azur (autoroute A 8) et aux stations des Alpes du Nord (Savoie, Dauphiné), essentiellement pour les circulations touristiques (vacances d'été ou d'hiver) et de week-end ;

- un certain nombre de contournements périurbains, tels que le sillon mosellan (Thionville-Nancy), la Côte d'Azur (A 8 Cannes-Nice), les traversées autoroutières de Lille, Strasbourg, Lyon, Aix, Montpellier, Bordeaux...).

A cette congestion sur les grands axes interurbains et périurbains, s'ajoutent :

- l'encombrement des zones denses des grandes aires urbaines (réseaux urbains locaux des agglomérations de plus de 200 000 habitants) ;

- les situations de gêne mutuelle particulièrement perceptibles des autoroutes à fort trafic poids lourds (ex : l'autoroute du Nord avec plus de 30 % de poids lourds).

Il est à souligner que pour résoudre ses problèmes de congestion l'Allemagne lance un grand programme d'infrastructures de transport.

## 2. Les évolutions attendues du trafic

Le trafic augmente fortement de manière linéaire depuis longtemps, et aucun indice n'indique une inflexion de cette croissance. Rappelons que depuis 1975, le trafic a été multiplié par 2,5 avec une augmentation de 34 % au cours des dix dernières années.

Le trafic routier devrait augmenter de 40 % à 60 %, voyageurs et marchandises, ce qui constituerait une rupture avec les croissances beaucoup plus fortes observées aux cours des 20 dernières années (cf annexe). Toutefois, le maintien des tendances actuelles avec pour résultat un quasi doublement des trafics à l'horizon 2020 ne saurait être exclu.

## 3. Quelles en sont les conséquences probables ?

Les perspectives de croissance des différentes catégories de trafic routier (poids lourds et véhicules légers à courte ou à longue distance) conduisent à une aggravation de la congestion — ou accroissement de la fréquence dans l'année des situations de forte dégradation du niveau de service — variable selon les catégories de réseaux :

- sur le réseau autoroutier d'Ile-de-France, la situation pourrait se stabiliser dans la partie agglomérée dense (faible accroissement de la demande et facilités de substitution vers les transports collectifs) mais se dégrader en périphérie (congestion de la Francilienne) ;

- sur les grands axes interurbains déjà congestionnés, les périodes de congestion ne se limiteront plus aux seuls week-ends et départs en congés, mais concerneront également un certain nombre d'heures de semaines ordinaires, notamment dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien ;

- sur les contournements périurbains déjà congestionnés, la durée quotidienne ou hebdomadaire de la congestion connaîtra la plus forte aggravation, par la superposition des trafics locaux périurbains et des trafics à longue distance, tous deux en forte croissance ;

- l'encombrement des zones denses des grandes aires urbaines ne devrait pas s'aggraver trop fortement, en raison du faible accroissement de la demande et des politiques de transport collectif mises en œuvre ;

- les situations de gêne ponctuelle entre poids lourds et véhicules légers vont se généraliser sur tous les grands axes connaissant un fort trafic de poids lourds (autoroutes A 1, A 6, A 7, A 9, A 10...).

Cette gêne sera sans doute plus perceptible pour les particuliers que pour les poids lourds qui ont des horaires très étalés, et circulent peu le week-end. Ils sont donc relativement peu ou pas gênés par la congestion des grands itinéraires (tant que celle-ci est limitée aux périodes de migrations touristiques) ou par les traversées périurbaines qui représentent une faible partie de leur parcours. Sur des grandes

distances, ils peuvent donc adapter leur itinéraire ou leur horaire pour éviter les encombrements. Cependant, si sur certains axes, la congestion se produit également durant les jours de semaine, les poids lourds en seront gênés.

#### **4. Quelles solutions ?**

Il convient bien évidemment de chercher à utiliser au mieux et de manière complémentaire les différents modes de transport: le fret ferroviaire doit être développé, de même que le transport combiné et la voie navigable. Des efforts importants doivent être réalisés dans ce sens, en restant naturellement dans le domaine de l'économiquement acceptable.

Il faut optimiser l'usage des infrastructures existantes notamment par la mise en œuvre de modulations de péages temporelles ou géographiques et le développement de l'information donnée aux usagers sur l'ensemble du réseau routier. De manière générale, il faut chercher à développer sur l'ensemble de ce réseau routier national un système d'information qui permette à l'utilisateur de choisir son itinéraire très en amont des difficultés possibles. Il faut donc veiller à donner à l'utilisateur des informations sur les difficultés du réseau qu'il rencontrera dans son parcours à plusieurs centaines de kilomètres de son emplacement actuel afin qu'il puisse emprunter des itinéraires alternatifs.

Ces solutions n'arriveront cependant pas à infléchir fortement la courbe d'augmentation des trafics routiers. Nous devons donc prévoir pour l'avenir la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures routières: faute de continuer l'effort de construction, les longueurs encombrées (routes ne présentant plus de garanties suffisantes en termes de régularité des temps de parcours) continueront à croître, comme cela a été le cas, sauf entre 1990 et 1995, période à laquelle les mises en services d'itinéraires autoroutiers ou à deux fois deux voies ont été plus soutenues.

Que faut-il prévoir aujourd'hui dans le domaine des infrastructures routières?

Le développement du réseau routier aujourd'hui peut se décliner suivant trois axes principaux :

– la réalisation de grands itinéraires est-ouest et sud-nord permettant d'assurer un bon écoulement du trafic routier national, ainsi que l'ancrage du territoire dans l'espace européen;

– une desserte plus équilibrée de l'ensemble des points du territoire en tenant compte naturellement des spécificités locales;

– la réalisation d'un certain nombre de contournements urbains destinés à écarter le trafic de transit de l'espace urbain

## 5. Les grands itinéraires

Pour intégrer notre système de transport dans les flux d'échanges européens, il convient :

– d'assurer la fluidité des grands axes de transit nord-sud: Belgique -Paris - Bordeaux – Espagne ; Allemagne/Luxembourg - Metz - Lyon - Espagne/Italie en particulier par l'aménagement d'axes alternatifs et d'axes permettant le contournement de l'Ile-de-France telles les liaisons Calais - Rouen - Le Mans - Tours et Caen - Nantes – Bordeaux ;

– d'accrocher la façade atlantique aux régions les plus dynamiques de l'Europe en aménageant des liaisons est-ouest ne passant pas par Paris :

- Le Havre (et Rouen) - Amiens - St Quentin - Belgique/Allemagne,
- Nantes - Tours - Orléans - Troyes - Langres - Belfort – Suisse,
- Nantes - Tours - Vierzon - Bourges - Auxerre – Troyes,
- Saintes - Angoulême - Limoges - Montluçon - Chalon/Macon,
- Bordeaux - Clermont Ferrand - Lyon - Suisse/Italie,

en complément de la liaison existante Bayonne :Bordeaux - Toulouse - Narbonne - Nice, seule liaison est-ouest aménagée de bout en bout au sud de Paris.

– d'assurer dans de bonnes conditions les liaisons transfrontalières, notamment avec l'Espagne et l'Italie.

## 6. Desserte plus équilibrée

Contrairement au critère précédent, la notion d'intensité de trafic n'est pas ici prépondérante. Les liaisons retenues par rapport à cet objectif ont vocation à constituer une armature homogène permettant les déplacements professionnels rapides de pôles à pôles entre métropoles régionales et avec les métropoles des pays voisins. Les liaisons transfrontalières et le réseau européen sont donc naturellement inclus par ce critère ainsi que la desserte des pôles d'entrée sur le territoire (ports et aéroports) dont l'enjeu en termes économiques ou de trafic induit dépasse les intérêts locaux.

## 7. Les contournements urbains

L'amélioration du cadre de vie urbain nécessite l'aménagement de notre réseau au droit d'un certain nombre de grandes agglomérations. En effet sur les infrastructures actuelles se superposent, dans des conditions peu favorables à la sécurité, trafics de transit et trafics locaux. La réalisation d'un certain nombre de grands contournements autoroutiers (en général à péage) est donc nécessaire pour éloigner le trafic de transit des zones urbanisées.

A ce titre, un nombre important de grandes agglomérations seront traitées. Lyon, Strasbourg, Angers, Reims Montpellier, Mâcon, Bordeaux, Aix en Provence,

Arles, Chambéry, Grenoble, Nice, Tours, Dijon, Lille, Avignon, seront ainsi contournées, sans compter les traversées souterraines de Marseille et de Toulon (2ème tube du tunnel). L'importance de ces opérations en terme de linéaire et de coût, tant dans l'absolu que par rapport aux opérations de rase campagne qui sont à réaliser, montre l'ampleur de cette question. Il s'agit d'un enjeu majeur, tant pour la qualité du service rendu si l'on considère que toutes sont situées sur des axes importants de transit, que pour la qualité de vie dans ces agglomérations qui subissent des nuisances et des congestions routières importantes.

La région Ile-de-France qui concentre des trafics très importants, principalement locaux mais également d'échange et de transit, devra faire l'objet d'aménagements lourds et coûteux afin de limiter les effets de la congestion routière sur la vie quotidienne des Franciliens et sur notre économie, en sus des efforts à réaliser pour le développement des transports collectifs et l'aménagement d'itinéraires Nord-Sud et Est-Ouest permettant d'éviter la traversée du cœur de l'Ile-de-France.

## **A.— LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE**

### **1. La Route Centre Europe Atlantique**

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) constitue une liaison entre l'autoroute A 6 à l'est — avec deux points d'entrée que sont respectivement Mâcon et Châlon-sur-Saône — et l'autoroute A 10 à l'ouest — point d'arrivée à Saintes. Cette liaison représente environ 600 km de routes et d'autoroutes.

Compte tenu de l'extrême hétérogénéité de l'itinéraire, on peut le décomposer de la manière suivante :

Site RCEA	Longueur (km)	Routage support	Profil	Traffic actuel
Châlon - Digoïn	86	RN 80 - RN 70 - RN 79	75 % à 2 voies ; 25 % à 2 x 2 voies	10 000 à 20 000 v/j
Macon - Digoïn	78	RN 79	2 voies	8 500 à 15 000 v/j
Digoïn - RN 7	52	RN 79 - RN 1079	2 voies	6 500 à 8 000 v/j
RN 7 - RN 9	5	RN 145	2 voies	11 000 v/j
RN 9 - A 71 (Montmaurault)	34	RN 145	2 voies	6 000 v/j
A 71 - Montluçon	35	A 71 - RD 94	Autoroute - 2 voies	18 000 v/j
Montluçon - Lamais	14	RN 145	2 voies	10 500 v/j
Lamais - D 990	32	RN 145	2 voies	8 500 v/j
D 990 - Guéret	18	RN 145	75 % à 2 voies ; 25 % à 2 x 2 voies	11 000 v/j
Guéret - A 20	43	RN 145	2 x 2 voies	11 000 à 14 000 v/j
A 20 (La Croisière - Limoges)	45	A 20	Autoroute	15 000 à 25 000 v/j
Limoges - Saint Junien	30	RN 141	75 % à 2 voies ; 25 % à 2 x 2 voies	12 000 v/j
Saint Junien - Chasseneuil	40	RN 141	2 voies	5 500 à 7 000 v/j
Chasseneuil - Angoulême	35	RN 141	75 % à 2 voies ; 25 % à 2 x 2 voies	10 500 à 15 000 v/j
Angoulême - Cognac	37	RN 141	2 voies	10 500 à 17 000 v/j
Cognac - Saintes	23	RN 141	2 voies	7 000 à 9 000 v/j

Des études ont été engagées dès les années 1970 sur l'intérêt d'une mise à deux fois deux voies de la totalité de l'itinéraire, très emprunté par les poids lourds. Ces études ont connu une concrétisation tant dans les schémas directeurs routiers nationaux de mars 1988, puis avril 1992, que dans les schémas de services collectifs de transport approuvés par décret du 18 avril 2002, qui ont confirmé la RCEA en tant que « grande liaison interrégionale d'aménagement du territoire à deux fois deux voies reliant la façade atlantique à la Saône, la Suisse et l'Italie ».

Les travaux ont été engagés dès le début des années 1990 et se poursuivent au rythme des disponibilités budgétaires. Ainsi, sur les 600 km que compte l'itinéraire, 212 sont aujourd'hui en service à deux fois deux voies, 196 le sont à 2 voies avec échangeurs dénivelés et 69 km sont en travaux pour une mise en service prochaine.

Le coût global des opérations à réaliser à compter de l'année 2000 pour aménager la RCEA est estimé à 1 640 millions d'euros, dont 577 millions d'euros ont été inscrits à l'actuel contrat de plan Etat Région – 317 millions d'euros à la charge de l'Etat.

## 2. Les différentes interventions

### M. Gérard Charasse

« Troisièmement, je prends acte des efforts poursuivis sur la RCEA dont j'ai pu mesurer sur place tout l'intérêt. »

### **M. Didier Quentin**

« Je consacrerai l'essentiel de ces cinq minutes à rappeler l'urgente nécessité de réaliser la route Centre Europe Atlantique. De la Saône-et-Loire à la Charente Maritime, les élus d'une dizaine de départements attendent en effet depuis plus de trente ans l'achèvement de cet axe transversal et, aujourd'hui, ils déplorent que cet aménagement stratégique ne figure pas parmi les priorités retenues.

Depuis sa création en 1967, l'Association pour la Route Centre Europe atlantique (ARCEA) que je préside milite pour la création d'un axe reliant notre façade atlantique à l'Allemagne, à la Suisse, à l'Italie et, au-delà, à la « Mitteleuropa ». Ses fondateurs ont eu la prescience de la réunification du continent et le beau nom qu'ils ont choisi pour cette route a été repris par les autorités officielles. Ils s'étaient fixés pour objectif un achèvement des travaux en 2010, date lointaine qui semblait laisser une grande marge de sécurité ! Or, aujourd'hui, ce réseau n'est pas réalisé sous forme autoroutière à l'est de l'A 6, hormis le contournement sud de la ville de Macon. A la fin du XIIème plan, sur les mille kilomètres prévus à l'ouest de cette même A 6, il restera au mieux 440 km à aménager à deux fois deux voies à condition que les engagements de l'actuel contrat de plan soient respectés en totalité, ce qui ne s'est malheureusement jamais produit au cours des plans précédents. Au rythme actuel, c'est donc seulement vers 2050 que l'on peut espérer la mise en service à deux fois deux voies de la totalité du parcours !

Ainsi, il faudrait un siècle pour réaliser la première liaison routière transversale, alors que le centre de la France ne dispose ni de routes, ni de voies ferrées modernes... Cette anomalie saute aux yeux quand on regarde les cartes publiées dans la presse à l'occasion de notre débat.

Il n'est pas étonnant, dès lors, que les difficultés de circulation s'accroissent, surtout si l'on considère que le trafic augmente là de 3,7 % par an, contre 2 % seulement sur les routes nationales.

De surcroît, le trafic moyen pondéré sur l'ensemble du réseau Centre Europe Atlantique dépasse les 12 000 véhicules par jour, dont 2 230 poids lourds, soit près de 19 % du trafic contre 12 % pour l'ensemble des nationales.

Nous sommes tous soucieux de sécurité : sachez donc que, si le taux d'accidents pour cent millions de véhicules/kilomètre est très proche de celui de la moyenne des routes nationales, avec 14,2 sur les sections à deux voies, il tombe à 5,1 sur les sections à deux fois deux voies, taux proche de celui relevé sur les autoroutes, qui est de 4. La mise à deux fois deux voies permet donc de réduire de 64 % le nombre d'accidents. La situation peut maintenant être considérée comme dramatique sur ces sections à deux voies, puisque l'indice de gravité des accidents, c'est-à-dire le nombre de tués pour cent accidents corporels, est de 21,6 contre 11,2 sur les nationales, 9,4 sur les sections à deux fois deux voies et de 7,7 sur les autoroutes. Le passage à deux fois deux voies permet donc de réduire de 56 % le nombre de tués.

C'est pourquoi je vous serais reconnaissant d'indiquer si vous comptez poursuivre l'inscription, dans les schémas en préparation, de tronçons de la RCEA et

accélérer les travaux. Pourriez-vous également préciser les modes de financement alternatifs auxquels vous envisagez de recourir ?

Elu comme M. Bussereau du Pays royannais, je me permets d'insister en particulier sur la nécessité de parachever le désenclavement de Royan, l'une de nos toutes premières destinations touristiques. Cela suppose de terminer la mise à deux fois deux voies de la RN 150 entre Saintes et Royan. »

**M. Jean Auclair**

« Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur les équipements routiers inachevés de la Creuse et du Limousin. Je pense en particulier au dédoublement de la route Centre-Europe-Atlantique, qui renforcerait le système logistique français et améliorerait notre compétitivité par une plus grande ouverture vers l'Est.

La RCEA relie l'A 6 à l'A 71, permettant aux véhicules venant de la vallée du Doubs d'éviter Lyon et le sillon rhodanien. Par l'A 71 et l'A 20, cette route assure la jonction avec le « corridor ouest » qui débouche dans la péninsule ibérique. Il s'agit donc d'une liaison rapide qui relie les pays d'Europe centrale et orientale à la péninsule ibérique. Le dédoublement de cet axe réduirait les nuisances et l'insécurité. Sur les sections à deux voies e effet, l'indice de gravité des accidents est supérieur de 50 à la moyenne. Le dédoublement améliorerait la desserte de régions enclavées. Le développement du Limousin nécessite une desserte routière de qualité. L'Etat doit s'engager à aménager la RCEA. L'enveloppe prévue à cet effet dans le cadre du douzième plan s'élève à 55 millions d'euros. Ils seront consommés à la fin de l'année prochaine. En outre, 20 millions d'euros ont été inscrits au titre du FEDER, mais cela ne suffira pas. »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« Jean Proriol et Didier Quentin ont évoqué le RCEA. Il convient de poursuivre activement la mise à deux fois deux voies de cette grande transversale. »

**B.— LA LIAISON AUTOROUTIERE ROUEN MERU**

**1. La liaison autoroutière Rouen-Méru**

La réalisation de la liaison Rouen-Méru combinée à celles des liaisons A 1-Creil-A 16 et A 1-A 4-A 5-A 6 permet d'offrir de nouvelles possibilités de contournement de l'Ile-de-France pour le trafic de transit.

La tenue d'un débat public multimodal avant 2010, conformément aux prescriptions des schémas de services collectifs de transport, devrait permettre de préciser la nature des réponses à apporter à la congestion de l'autoroute A 13. Si l'opportunité d'une nouvelle infrastructure autoroutière était retenue, son inscription au schéma des infrastructures à long terme pourrait être envisagée à l'occasion de sa révision. L'acuité des problèmes d'urbanisme aux arrivées sur Paris et Rouen

nécessite que des réservations soient faites à un horizon rapproché pour ne pas compromettre la réalisation de ce projet.

## **2. Les différentes interventions sur la liaison Rouen Méru**

### **M. Bernard Derosier**

« En matière de routes, la priorité est de fluidifier le trafic autoroutier sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest, qui cumulent un important trafic national et international mise à deux fois deux voies de l'autoroute Lille-Dunkerque, réalisation de l'autoroute A 24 entre Amiens et la Belgique, destinée à soulager l'autoroute A1 de son trafic de poids lourds - ou mise en œuvre effective et rapide du ferroutage -, élargissement de l'autoroute A 1 aux abords de Paris, renforcement des liaisons régionales avec Paris – en particulier l'A 15 Rouen-Méru et la RN 2 Laon-Paris –, mise en place de la liaison Creil-A 16, inscrite au contrat de plan 2000-2006, qui ne semble pas faire partie de vos priorités. »

### **C.— LA LIAISON AUTOROUTIERE BORDEAUX (A 65)**

#### **1. La liaison autoroutière Bordeaux-Pau**

**Coût : 910 millions d'euros TTC                      Longueur : 142 km**

**Trafic en 2010 compris entre 7 000 et 14 000 véhicules/jour suivant les sections.**

La liaison Pau-Langon permettrait d'assurer quatre niveaux de fonctions complémentaires :

– des fonctions d'intérêt régional en favorisant, par la création d'une liaison directe entre Pau et Bordeaux, une meilleure desserte entre les agglomérations bordelaise, paloise et montoise ;

– des fonctions d'intérêt local en améliorant l'accessibilité à certaines zones mal desservies situées aux confins des départements des Landes, du Lot-et-Garonne, du Gers et des Hautes Pyrénées ;

– des fonctions d'intérêt supra-régional en améliorant l'accessibilité aux zones touristiques des Pyrénées Centrales, et en dynamisant les sites touristiques intérieurs des Landes et de la Gascogne ;

– des fonctions d'intérêt supra-national en contribuant au développement des relations transfrontalières par le tunnel du Somport.

#### ***a) Point d'avancement du dossier***

L'appel à candidatures pour la mise en concession a été publié en mai 2003. Quatre groupements ont déposé leur candidature. La procédure d'utilité publique

devrait être engagée après analyse des propositions des concessionnaires potentiels et le contrat de concession signé après obtention de la DUP (objectif 2006).

### ***b) Historique***

La décision ministérielle du 29 mars 1996 a approuvé la bande de 1000 mètres de la liaison Langon-Pau, et a retenu le principe de la concession. Les schémas multimodaux de services collectifs de transport retiennent « entre Bordeaux et Pau une liaison deux fois deux voies rapide et sûre... ».

La concertation sur les bandes de 300 mètres a eu lieu en juin 2001. Elle a porté sur deux options techniques, l'une en tracé neuf à l'intérieur du fuseau des 1000 mètres approuvé le 29 mars 1996, l'autre en aménagement de l'itinéraire existant entre Langon et Aire-sur-l'Adour. Les bandes de 300 mètres ont été approuvées par décision ministérielle du 7 janvier 2002. Le ministère de l'équipement et des transports est favorable à un aménagement de l'existant, entre Bazas et Garlin, soit la plus grande partie de l'itinéraire.

Des études complémentaires seront nécessaires avant l'engagement des procédures d'utilité publique, notamment pour évaluer d'éventuelles incidences sur les sites Natura 2000.

A l'issue des concertations, il a été convenu que le choix de concéder une partie ou la totalité de l'itinéraire serait arrêté après consultation des concessionnaires. Les trois scénarios suivants sont envisagés :

- concession intégrale de l'itinéraire Langon-Pau ;
- concession de la section Pau-Aire-sur-l'Adour, le reste des aménagements étant financé sur crédits budgétaires ;
- concession des sections Aire et Langon-Pau-Bazas ou Captieux et Aire-Pau, le reste des aménagements étant financé sur crédits budgétaires.

Compte tenu de l'accord des élus sur le principe de financement de ce projet (le conseil régional et l'ensemble des départements se sont engagés à couvrir 50 % de la subvention publique), le contrat de concession de cette liaison devrait pouvoir être signé en 2006.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. Francois Bayrou**

« Le sentiment de cette région, c'est qu'elle est sinistrée, et par carence de l'Etat. Moi qui n'ai pas l'habitude de céder à la polémique, je veux vous dire qu'il y a une responsabilité directe du gouvernement précédent. Je citerai deux faits avérés. Phénomène unique en France, Bordeaux et Pau, les deux principales villes de la région, sont distantes de trois heures de voiture. La concession d'une autoroute a été décidée par les gouvernements d'Edouard Balladur puis d'Alain Juppé, la dernière décision ayant été prise en 1996. Dès l'été 1997, le gouvernement précédent a décidé

d'abandonner purement et simplement cette autoroute, pour des raisons idéologiques : les Verts et le PC n'étaient pas d'accord avec cet équipement, M. Gayssot lui-même l'a dit.

Avait également été prise en 1996 la décision d'instituer un péage et de transformer en deux fois trois voies la RN 10 entre Bayonne et Bordeaux. Là encore, et pour les mêmes raisons, ce projet a été abandonné.

Monsieur le ministre, il vous revient, dans cette région plus que dans d'autres, de faire faire un pas décisif à l'équipement de la France. Vous avez, avec le Président de la République, réalisé des prouesses en matière de sécurité routière. Vous avez le bonheur d'être le ministre sous la responsabilité duquel l'insécurité routière a reculé. Il vous revient d'être celui sous la responsabilité duquel l'équipement de la France progressera. Alain Juppé vous parlera tout à l'heure du contournement de Bordeaux. »

### **M. Pierre Ducout**

« Chacun ici a une vision nationale, mais aussi européenne et locale, des problèmes et des enjeux. Chacun a aussi son parcours personnel. Pour ma part, son souci va à la conception et à la réalisation des grandes infrastructures portuaires et routières ainsi qu'à la réduction des nuisances, sonores en particulier puisque je siége au sein du Conseil national du bruit...

Ce transfert modal, qui doit être complété par le développement du cabotage maritime n'exonère pas de réaliser d'urgence les infrastructures routières prévues dans le rapport de la DATAR pour donner corps aux réseaux transeuropéens et pour rendre les territoires accessibles. Je pense particulièrement au contournement de Bordeaux et à la mise à deux fois trois voies de l'A 63, à la liaison Bordeaux-Pau et à l'augmentation de la capacité de la RN 21 de Limoges à Tarbes. »

### **M. Alain Juppé**

« Le trafic transpyrénéen est aujourd'hui supérieur au trafic transalpin. Et le trafic augmente plus vite sur la façade atlantique que sur la façade méditerranéenne.

Malheureusement, les infrastructures n'ont pas suivi cette évolution. L'Aquitaine a pris vingt ans de retard et la situation s'est aggravée entre 1997 et 2002, période durant laquelle ont été prises plusieurs décisions néfastes pour cette région. Je veux parler tout particulièrement de l'abandon des concessions autoroutières Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Pau. Résultat : Bordeaux est aujourd'hui célèbre pour ses bouchons ! Mais nous sommes décidés à nous battre, toutes sensibilités confondues. A cet égard, j'ai apprécié les propos de M. Ducout sur les priorités en Aquitaine.

Deuxième priorité : la liaison Langon-Pau, indispensable à la cohésion de la région Aquitaine. »

## **D.— LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE BORDEAUX**

### **1. Le contournement autoroutier de Bordeaux**

Les objectifs visés pour ce contournement sont :

- de viser à rétablir un niveau de service de qualité sur l'axe Nord-Sud Atlantique au droit de Bordeaux, en dissociant du trafic local à caractère urbain et sururbain le trafic de transit, national ou international :

- flux poids lourds de marchandises entre l'Europe du Nord ou le territoire national et la péninsule ibérique et le Sud Aquitain,

- flux véhicules légers enregistrant une variabilité élevée en période estivale.

- de promouvoir la qualité des liaisons d'échange avec l'ensemble de la métropole bordelaise :

- pour favoriser son développement,

- pour parvenir à la meilleure cohérence intermodale avec de grandes plates- formes de transport de l'agglomération.

- et enfin d'optimiser l'affectation des trafics sur le contournement à péage et de renforcer la sécurité sur les voies structurantes urbaines, par la mise en œuvre de mesures d'exploitation de la circulation des flux VL et PL sur l'ensemble du réseau structurant local.

Un débat public sur ce sujet a démarré le 2 octobre et se terminera début janvier, il sera structuré en 3 temps, collecte des questions, approfondissement des thèmes abordés dans les questions, restitution. Il devra se prononcer sur l'opportunité de l'ouvrage ainsi que sur le parti à retenir.

### **2. Les différentes interventions**

#### **M. Pierre Ducout**

« Chacun ici a une vision nationale, mais aussi européenne et locale, des problèmes et des enjeux. Chacun a aussi son parcours personnel. Pour ma part, son souci va à la conception et à la réalisation des grandes infrastructures portuaires et routières ainsi qu'à la réduction des nuisances, sonores en particulier puisque je siège au sein du Conseil national du bruit...

Ce transfert modal, qui doit être complété par le développement du cabotage maritime n'exonère pas de réaliser d'urgence les infrastructures routières prévues dans le rapport de la DATAR pour donner corps aux réseaux transeuropéens et pour rendre les territoires accessibles. Je pense particulièrement au contournement

de Bordeaux et à la mise à deux fois trois voies de l'A 63, à la liaison Bordeaux-Pau et à l'augmentation de la capacité de la RN 21 de Limoges à Tarbes. »

### **M. Alain Juppé**

« L'organisation de ce débat est une bonne idée. Monsieur le ministre de l'équipement, j'ai tout particulièrement apprécié votre déclaration selon laquelle la France doit se donner les moyens de se doter d'un haut niveau d'infrastructures.

Cette application concerne tout particulièrement l'Aquitaine. Cette région a longtemps été considérée comme excentrée, éloignée de la fameuse « banane bleue ». Cette vision est aujourd'hui révolue. L'adhésion de l'Espagne et du Portugal à l'Union européenne ont placé ma région sur un axe Nord-Sud.

Le trafic transpyrénéen est aujourd'hui supérieur au trafic transalpin. Et le trafic augmente plus vite sur la façade atlantique que sur la façade méditerranéenne.

Malheureusement, les infrastructures n'ont pas suivi cette évolution. L'Aquitaine a pris vingt ans de retard et la situation s'est aggravée entre 1997 et 2002, période durant laquelle ont été prises plusieurs décisions néfastes pour cette région. Je veux parler tout particulièrement de l'abandon des concessions autoroutières Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Pau. Résultat : Bordeaux est aujourd'hui célèbre pour ses bouchons ! Mais nous sommes décidés à nous battre, toutes sensibilités confondues. A cet égard, j'ai apprécié les propos de M. Ducout sur les priorités en Aquitaine.

Troisième priorité : le grand contournement de Bordeaux et la mise à deux fois trois voies de l'A 63 ainsi que de la rocade, sans oublier la mise à deux fois deux voies de la RN 21, grand axe structurant de Limoges à Tarbes, qui passe par Périgueux, Bergerac et Agen. ».

« Je terminerai par un sujet qui m'est cher : la simplification des procédures.

Je pourrais donner d'autres exemples de simplification. Nous organisons un grand débat public pour choisir entre les versions Ouest et Est du grand contournement de Bordeaux. Tous les élus de la région estiment qu'il doit assurer la desserte de la presqu'île d'Ambès, de l'aéroport, du CHU et du Médoc, tous situés à l'ouest, et on nous dit qu'il faut un an pour comparer les vertus du passage à l'ouest et du passage à l'est ! Si nous ne le faisons pas, nous risquons la censure ou le contentieux. Mais il y aurait là une manière facile et peu coûteuse de gagner un an ! »

## **E.— L'AUTOROUTE A 63 DANS LES LANDES**

### **1. A 63 dans les Landes**

En 2001, les discussions sur le financement des infrastructures routières en région Aquitaine (déviation d'Aire sur Adour, liaison Langon-Pau) ont relancé le débat sur la mise à péage de la RN 10 dans les Landes, devenue autoroute A 63.

Sollicité par les collectivités locales, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a décidé en février 2002 de mettre à l'étude le principe d'une concession avec mise à péage pour les seuls poids lourds, pour financer l'achèvement de la mise aux normes autoroutières et, à terme, la mise à deux fois trois voies de la RN 10. Un tel système de péage n'ayant jamais été mis en place, le Conseil d'Etat a été saisi d'une demande d'avis pour savoir s'il était possible d'exonérer les véhicules légers du péage.

Dans son avis rendu le 6 mai 2003, le Conseil d'Etat n'a pas validé le dispositif envisagé ; la solution envisageable consiste à soumettre au péage l'ensemble du trafic empruntant l'A 63, avec une tarification très faible pour les véhicules légers, pour favoriser son acceptation.

En parallèle, la direction départementale de l'équipement réalise depuis 2000 des travaux permettant de garantir la sécurité des usagers et le maintien en bon état des chaussées durant la période nécessaire à la mise en concession de la section. Par décision ministérielle de mars 2003, le ministre a fixé le programme des travaux restant à réaliser. Les travaux en cours portent sur l'achèvement des voies latérales, le renforcement des parties de chaussées dégradées et l'amélioration des centres d'exploitation existants.

### **2. Les différentes interventions**

#### **M. François Bayrou**

« Il vous revient de régler la question de la liaison Bayonne - Bordeaux et de sa mise à deux fois trois voies. »

#### **M. Alain Juppé**

« Malheureusement, les infrastructures n'ont pas suivi cette évolution. L'Aquitaine a pris vingt ans de retard et la situation s'est aggravée entre 1997 et 2002, période durant laquelle ont été prises plusieurs décisions néfastes pour cette région. Je veux parler tout particulièrement de l'abandon des concessions autoroutières Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Pau. »

« Troisième priorité: le grand contournement de Bordeaux et la mise à deux fois trois voies de l'A 63 ainsi que de la rocade, sans oublier la mise à deux fois deux voies de la RN 21, grand axe structurant de Limoges à Tarbes, qui passe par Périgueux, Bergerac et Agen. »

## **F.— LA RN 2 PARIS SOISSONS BELGIQUE**

### **1. La RN 2 Paris Soissons Belgique**

La RN 2 relie aujourd'hui Paris (A 104) à Laon (A 26) sur 115 kilomètres puis se poursuit en direction de la frontière belge.

L'itinéraire Paris-Laon peut être décomposé en plusieurs sections :

- Paris 104 - RN 330, aménagée à deux fois deux voies, qui supporte un trafic compris entre 20000 et 40000 véhicules /jour ;
- RN 330 - Vauciennes, pour moitié aménagée à deux fois deux voies, qui supporte un trafic de 23 000 véhicules/jour ;
- Vauciennes - Soissons, aménagée à deux fois deux voies, qui supporte un trafic compris entre 15 000 et 17 000 véhicules/jour ;
- Soissons - Laon, essentiellement aménagée à 2 voies, qui supporte un trafic compris entre 9 000 et 13 000 véhicules/jour ;
- Laon - A 26, qui supporte un trafic de 9 000 véhicules/jour.

Il est prévu, à long terme, d'aménager la totalité de la RN 2 entre Paris et la frontière belge à deux fois deux voies. Deux programmes distincts – Paris/Soissons et Soissons/frontière belge – sont toutefois définis, seul le premier faisant l'objet de l'audit. Celui-ci concerne principalement :

- l'achèvement de l'aménagement à deux fois deux voies de la section RN 330 - Vauciennes ;
- la mise aux normes de la section Vauciennes - Soissons ;
- l'achèvement de l'aménagement à deux fois deux voies de la section Soissons - Laon ;
- le contournement de Laon jusqu'à l'autoroute A 26.

### **2. Les différentes interventions**

#### **M. Bernard Derosier**

« En matière de routes, la priorité est de fluidifier le trafic autoroutier sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest, qui cumulent un important trafic national et international : renforcement des liaisons régionales avec Paris et la RN 2 Laon-Paris. »

## **G.— LA RN 4 ENTRE PARIS ET PHALSBURG**

### **1. La RN 4 entre Paris et Phalsbourg**

#### **Description de la liaison et des projets d'aménagement**

La RN 4 assure la liaison entre Paris et Phalsbourg sur 382 km. Elle peut être divisée en cinq sections :

- Paris - Vaudoy en Brie, 41 km en deux fois deux voies ;
- Vaudoy en Brie - Toul, 216 km, dont 110 à deux fois deux voies ;
- Toul-Nancy, 19 km à deux fois deux voies ;
- Nancy - Lunéville, 48 km à deux fois deux voies ;
- Lunéville - Phalsbourg, 58 km dont 42 à deux fois deux voies.

Au total, 72 % de l'itinéraire est donc à deux fois deux voies.

Compte tenu de l'importance du trafic – aujourd'hui, seuls 71 km connaissent un trafic inférieur à 10000 véhicules/jour et toutes les sections devraient supporter un trafic supérieur à 12000 véhicules/jour d'ici 2020 – et de la part élevée du trafic poids lourds – 30 % du total - un parti d'aménagement à deux fois deux voies sur la totalité de l'itinéraire est prévu à long terme. Deux opérations spécifiques Paris – Nancy» et « Lunéville – Phalsbourg» ont ainsi été définies.

Le coût total de l'aménagement de long terme est estimé à 841 millions d'euros, dont 178 ont été inscrits au titre de l'actuel contrat de plan Etat Région (78 millions d'euros à la charge de l'Etat). Les 663 millions d'euros qu'il reste à financer se répartissent en 601 millions d'euros pour la partie Paris – Nancy et 62 millions d'euros pour la partie Lunéville – Phalsbourg.

Compte tenu de l'importance du trafic, notamment du trafic poids lourds, actuellement constatée et des problèmes de sécurité qui en découlent, des prévisions de trafic à l'horizon 2020 et du niveau élevé des taux de rentabilité interne (25 à 34 % pour la partie Paris – Nancy, 20 à 26 % pour la partie Lunéville – Phalsbourg), l'audit CGPC-IGF a estimé que la totalité de l'itinéraire devait effectivement être aménagée à deux fois deux voies à long terme, mais que pour autant, l'aménagement de l'itinéraire devait être progressif, puisque les trafics restent variables selon les sections.

### **2. Les différentes interventions**

#### **M. Jean-Yves Le Déaut**

« Nous demandons aussi la réalisation des tronçons manquants de la RN 4. »

## **H.— LA LIAISON LILLE AMIENS BELGIGUE**

### **1. La liaison Lille-Amiens-Belgique**

L'autoroute A 24 d'Amiens à la frontière belge a pour objet à la fois :

- de décharger l'autoroute A 1 entre Paris et Lille qui est en voie de saturation, en offrant un itinéraire alternatif passant par Amiens ;
- d'améliorer ainsi les liaisons de la capitale picarde vers Lille et Paris ;
- d'offrir un contournement autoroutier de Lille vers la Belgique, déchargeant le réseau de l'agglomération lilloise.

Cette liaison fait l'objet d'un débat public qui doit se dérouler entre le 29 septembre 2003 et le 20 janvier 2004 et qui doit se prononcer notamment sur l'opportunité de ce projet ainsi que, si l'opportunité en était retenue, sur ses principales modalités de réalisation.

### **2. La synthèse des débats sur la liaison Amiens-Lille-Belgique**

Les intervenants qui ont évoqué l'A 1 ou l'A 24 se sont majoritairement exprimés en faveur de la réalisation « rapide » d'une nouvelle liaison autoroutière entre Amiens et la Belgique en soulignant :

- qu'elle devait être réalisée rapidement ;
- qu'elle était vitale pour l'économie ;
- qu'elle était nécessaire pour la sécurité ;
- qu'elle constituait une excellente illustration, aussi, de cette nouvelle politique du transport multimodale inspirée du principe du développement durable.

Quatre grands projets sont particulièrement évoqués : tout d'abord, la réalisation de l'A 24, pour doubler l'A 1, dans un souci avant tout de sécurité. En matière de routes, la priorité est de fluidifier le trafic autoroutier sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest, qui cumulent un important trafic national et international: mise à deux fois deux voies de l'autoroute Lille-Dunkerque, réalisation de l'autoroute A 24 entre Amiens et la Belgique, destinée à soulager l'autoroute A1 de son trafic de poids lourds – ou mise en œuvre effective et rapide du ferroutage – élargissement de l'autoroute A1 aux abords de Paris...

### **3. Les différentes interventions**

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« Prenons l'exemple intéressant du corridor nord. Les élus se sont mobilisés dans un cadre interrégional – le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie – afin d'adopter

une logique multimodale associant le canal Seine-Nord, l'autoroute A 24 et le TGV vers la Grande-Bretagne. C'est une bonne réponse à la congestion du corridor nord ; c'est un bon chantier européen ; c'est une excellente illustration, aussi, de cette nouvelle politique du transport multimodale inspirée du principe du développement durable ».

**M. Jean-François Mancel**

« Quatre grands projets nous tiennent particulièrement à cœur tout d'abord, la réalisation de l'A 24, pour doubler l'A 1, dans un souci avant tout de sécurité; ensuite, la prolongation de l'A 16 jusqu'à la Francilienne et la construction du TGV pendulaire Paris-Calais par Amiens; enfin, la réalisation du barreau entre l'A 1 et l'A 16 pour alléger la circulation dans le sud de l'Oise ».

**M. Maxime Gremetz**

« Nous gardons néanmoins un petit espoir, puisque [...] votre audit est moins réservé sur l'A 24 Amiens-frontière belge. » « Nous devenons carrément euphoriques quand, dans un satisfecit que vous vous adressez dans la presse régionale le 9 mai dernier, vous annoncez une multitude d'infrastructures de transport pour la Somme. En effet, vous répondez au Courrier Picard : « [...] Ça permet de déterrer aussi la liaison directe Amiens-Lille par autoroute. »

**M. Marc-Philippe Daubresse**

« Au nom des députés UMP et UDF du Nord-Pas-de-Calais, je voudrais insister sur la nécessité de réaliser l'A 24 rapidement et en tenant compte de l'avis des élus locaux : quand un syndicat mixte de 125 communes, représentant 1 250 000 habitants, se prononce à 85 % pour un tracé, de grâce, retenons-le ! »

**M. Bernard Derosier**

« En matière de routes, la priorité est de fluidifier le trafic autoroutier sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest, qui cumulent un important trafic national et international : mise à deux fois deux voies de l'autoroute Lille-Dunkerque, réalisation de l'autoroute A 24 entre Amiens et la Belgique, destinée à soulager l'autoroute A 1 de son trafic de poids lourds – ou mise en œuvre effective et rapide du ferroutage –, élargissement de l'autoroute A 1 aux abords de Paris, renforcement des liaisons régionales avec Paris – en particulier l'A 15 Rouen Méru et la RN 2 Laon-Paris –, mise en place de la liaison Creil-A 16, inscrite au contrat de plan 2000-2006, qui ne semble pas faire partie de vos priorités.

**I.— A 34 : REIMS - CHARLEVILLE MEZIERES - FRONTIERE BELGE**

**1. A 34 Reims - Charleville Mézières - Frontière belge**

La liaison entre Charleville Mézières et Rocroi (Belgique) est actuellement assurée par la RN 43. Le trafic actuel sur la RN 43 est faible au-delà de Charleville,

puisqu'il n'atteint que 3 400 véhicules / jour au sud de Rocroi. Il ne saurait donc justifier à lui seul d'aménagements spécifiques.

Une liaison rapide de 30 km entre les deux communes est néanmoins envisagée, alors que l'autoroute entre Charleville et Reims est en cours d'achèvement côté français et que l'ouverture d'une liaison rapide est prévue à l'horizon 2007 côté belge entre Rocroi et Bruxelles. La réalisation du projet permettrait donc de raccorder les réseaux autoroutiers belge et français.

Ce faisant, une telle solution de continuité devrait permettre de détourner une partie importante du trafic circulant sur plusieurs itinéraires aujourd'hui encombrés (A 1, RN 2). Elle supporterait donc un trafic important à l'horizon 2020 (20 000 véhicules/jour environ).

L'ouverture d'une liaison rapide entre Charleville et Rocroi devrait permettre, dès lors que la partie belge serait réalisée, ce qui est prévu pour 2007, de créer un véritable itinéraire alternatif susceptible de délester l'autoroute A 1 d'un trafic important (5 000 véhicules / jour au minimum). Cette liaison s'inscrirait par ailleurs dans une vision européenne des infrastructures, en créant un itinéraire alternatif structurant pour la France et la Belgique.

## **2. Les différentes interventions**

### **Mme Bérengère Poletti**

« La région Champagne-Ardenne a besoin que soit confirmée la nécessité d'un rattrapage. Un tel projet, dont le bien-fondé est reconnu par les deux rapports, mérite non seulement d'être soutenu, mais adopté, quitte à faire appel à des procédures budgétaires originales, surtout quand les engagements restent modestes. C'est le cas sur l'A 34 d'une branche de moins de quarante kilomètres pour 200 millions d'euros. »

## **J.— LE CONTOURNEMENT DE STRASBOURG**

### **1. Le contournement de Strasbourg**

L'autoroute A 35, qui passe en bordure ouest de l'agglomération strasbourgeoise, fait aujourd'hui fonction de rocade urbaine ouest au niveau local et d'axe de transit nord-sud au niveau régional. Cette superposition des trafics entraîne une fréquentation très importante de l'autoroute A 35 au droit de Strasbourg, qui atteint 160 000 véhicules/jour en moyenne annuelle, avec des pointes à 200 000 véhicules/jour, ce qui ne permet plus d'écouler le trafic dans de bonnes conditions de fluidité et de sécurité.

Il est donc prévu de réaliser un grand contournement ouest de Strasbourg, inscrit aux schémas de services collectifs de transport, approuvés le 18 avril 2002, afin de capter le trafic de transit sur l'autoroute A 35.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. Francis Hillemeier**

« Ainsi, à Strasbourg, le grand contournement ouest doit être réalisé. ».

### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« Nous progressons sur le grand contournement de Strasbourg. Une consultation locale sur les fuseaux de 300 mètres va se dérouler de la mi-juin à la mi-juillet. »

## **K.— LE SILLON MOSELLAN : L'AUTOROUTE A 32**

### **1. Le sillon mosellan : l'autoroute A 32**

#### *a) Justification du projet*

Le projet d'autoroute concédée A 32, reliant Toul à la frontière luxembourgeoise, a pour objet de doubler l'actuelle A 31 gratuite, très accidentogène et qui n'offre pas des conditions de circulation satisfaisantes en raison de son trafic élevé, lié notamment à la proximité des agglomérations de Nancy et de Metz.

La saturation de l'A 31 à moyen terme ne permettra plus d'écouler de façon satisfaisante dans le sillon mosellan les trafics nord-sud entre la France (couloir rhodanien), la Suisse et l'Italie, d'une part, et le Luxembourg, l'Allemagne, la Belgique et l'Europe du Nord, d'autre part.

Le débat public organisé par la Commission nationale du débat public de mars à juillet 1999 a permis de constater la nécessité d'un dédoublement de l'autoroute A 31.

A la suite de la mission confiée à M. François Lepingle, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, un tracé a été discuté avec les principaux élus. Il pourrait être officialisé prochainement.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. Jean-Yves Le Déaut**

« Nous demandons aussi la prolongation de l'A 31 vers Thionville et Longwy. »

### **M. Claude Gaillard**

« Il faut enfin construire des métropoles. Entre Nancy et Metz, il reste une autoroute à faire pour désenclaver Nancy. »

## **L.— LA LIAISON A 19 LIAISON ARTENAY-COURTENAY**

### **1. La liaison autoroutière A 19 Artenay - Courtenay**

Estimation : 607 M TTC (val 2001) / Longueur : 100 km

Trafic 7 000 véh/j 2007 et 12 000 véh/j en 2020 avec 20% de PL

Evaluation de la subvention : de 165 millions d'euros à 220 millions d'euros

Taux de rentabilité immédiate socio-économique : 8 % dès 2008

#### ***a) Point d'avancement du dossier :***

L'avis d'appel à candidatures pour la concession de la liaison autoroutière Artenay - Courtenay a été publié le 7 mai 2003 au Journal officiel des communautés européennes. Quatre candidatures ont été déposées.

#### ***b) Historique***

Déclarée d'utilité publique par le gouvernement le 21 août 1998, l'autoroute A 19 Artenay - Courtenay constitue un élément important de la politique d'aménagement du Bassin parisien. L'intérêt de l'A 19 est confirmé par les schémas de services collectifs de transport au titre de l'achèvement des liaisons autoroutières tangentielles nord-sud et est-ouest permettant au trafic de transit d'éviter l'Ile-de-France.

L'A 19 permet de régler plus efficacement les problèmes actuels sur la RN 60 qu'un aménagement sur place. L'aménagement sur place de la RN 60 aurait conduit à une infrastructure moins adaptée, puisque remplissant incorrectement à la fois les fonctions de desserte locale et de transit. L'autoroute A 19 vise à améliorer la sécurité routière dans la région Centre en soulageant la RN 60.

La construction et l'exploitation de l'autoroute A 19 généreront de l'activité économique, directe et indirecte, créatrice d'emplois et source de recettes fiscales pour l'Etat et les collectivités locales.

Même s'il faut prendre ces données avec prudence, les simulations financières montrent que l'Etat bénéficiera d'un retour fiscal relativement important qui pourrait, sur la durée de la concession, plus que compenser sa participation à la contribution d'équilibre. En millions d'euros actualisés à 1987, le total des retours fiscaux est évalué à 126 millions d'euros, alors que le montant de la subvention est évalué à 132 millions d'euros, dont 66 millions d'euros à la charge de l'Etat.

Par délibération du 25 septembre 2002, le conseil général du Loiret a précisé que le département se « propose d'être chef de file [du projet A 19] au titre des collectivités et d'établir un partenariat avec l'Etat » et se « fait fort d'assurer et de garantir le bouclage financier représentant les 50 % de la subvention d'équilibre à la charge des collectivités ».

La mission d'audit des grands projets d'infrastructures a estimé que le projet est suffisamment avancé sur les plans technique et administratif pour faire l'objet d'un appel à concession pendant la période 2003-2008.

Compte tenu de l'accord des élus sur le principe de financement de ce projet, la signature du contrat de concession devrait pouvoir intervenir au début de l'année 2005.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. Serge Grouard**

« Alors, vous disais-je, ou ne vous disais-je pas, que je parle au nom de mes collègues du centre ? Je ne vous dirai pas que nous avons deux préoccupations. D'abord le POLT, faute duquel nous n'avons plus que deux côtés du triangle, le Paris-Lyon-Marseille et le TGV Atlantique et aussi le raccordement à Roissy; ensuite les liaisons transversales qui permettraient de décongestionner la région parisienne : je pense à un grand schéma allant de Nantes à Lyon, mais aussi à quelques portions restant à achever: Artenay Courtenay, quelques petits kilomètres entre Tours et Angers, ou Bourges et Auxerre.

Mais je ne vous dirai rien de tout cela, car votre caddy est déjà bien rempli. »

## **M.— LA LIAISON AUTOROUTIERE A 45 : LYON-SAINT-ETIENNE**

### **1. La liaison autoroutière A 45 Lyon-Saint-Etienne**

Le débat sur l'intérêt économique et social des différentes solutions permettant de remédier à la saturation de l'autoroute A 47 entre Lyon et Saint Etienne a été mené à la fin de l'année 1993. Au vu du bilan des études et des positions exprimées, le principe d'un projet autoroutier en tracé neuf à deux fois deux voies élargissables a été retenu pour relier l'extrémité ouest de la section existante à deux fois deux voies de l'autoroute A 45, à Saint-Genis-Laval, à

l'autoroute A 72 au nord de Saint Etienne. La solution consistant à élargir l'autoroute A 47 n'a donc pas été retenue.

L'élargissement à deux fois trois voies de l'A 47 sur l'ensemble de l'itinéraire a été jugé, à l'origine, difficile, en particulier dans les traversées de Givors et de Rive-de Gier, et plus onéreux que l'aménagement d'une autoroute neuve en tracé neuf, ce qui n'est plus vrai aujourd'hui. En outre, l'élargissement de l'A 47, financé dans le cadre des CPER, aurait nécessité des délais plus importants, et aurait maintenu un axe unique de liaison sans alternative (une autoroute nouvelle équilibrerait les flux de trafic et augmenterait les possibilités de connexion). En outre, l'élargissement de l'A 47 a été considéré comme inefficace, dans la mesure où l'autoroute devrait déjà être à 2x3 voies (la qualité de service de l'A 47 à 2x3 voies serait à sa mise en service similaire à celle constatée aujourd'hui étant donné le trafic prévu), et il aurait été de toute manière impossible de réaliser le chantier sans restriction de la circulation sur une voie par sens, sachant que cette restriction aurait augmenté les encombrements, les accidents, les nuisances pour les riverains, et rallongé la durée du chantier.

En améliorant la desserte des zones d'activités stratégiques de l'est stéphanois et en offrant un atout supplémentaire de développement du pôle économique majeur de la plaine du Forez, l'A 45 participerait à la réduction du différentiel de poids économique qui affecte la région stéphanoise par rapport à la région lyonnaise.

L'A 47 est l'une des plus anciennes autoroutes françaises. Ses caractéristiques géométriques, très hétérogènes, l'assimilent davantage à une autoroute urbaine qu'à une autoroute de liaison. L'insécurité et l'inconfort pour les usagers proviennent notamment du profil en travers à deux fois deux voies qui n'est plus adapté au trafic, à l'absence de bandes d'arrêt d'urgence sur certaines sections, à des virages serrés bien en dessous des normes, à des enchaînements de courbes et contre courbes, à l'absence de réelles voies d'accélération et de décélération, à certains accès

En effet, les difficultés croissantes de circulation sur l'A 47, seul lien entre les agglomérations stéphanoise et lyonnaise (absence d'itinéraire de délestage), nuisent au développement économique stéphanois et entravent le bon fonctionnement du réseau routier et autoroutier, notamment pour la continuité de l'itinéraire Lyon-Toulouse et les liaisons autoroutières vers l'A 7 et l'A 46. L'amélioration de la desserte ferroviaire, déjà de très bonne qualité, est possible et souhaitable mais elle n'est pas de nature à entraîner un transfert modal suffisamment important pour éviter la saturation de l'A 47.

Les études préliminaires ont été menées en 1995 et 1996, la consultation sur les fuseaux a eu lieu en juin 1997, et le bilan de cette consultation a été établi en novembre 1997.

Les études complémentaires sur l'amélioration des liaisons entre Saint-Etienne et Lyon, en particulier sur l'A 47 et la ligne ferroviaire, ont été

réalisées en 1998. Ces études ont donné lieu à une consultation locale dont le bilan a été dressé par le préfet en décembre 1998.

L'autoroute Lyon-Saint-Etienne est inscrite aux schémas de services collectifs de transport, approuvés par décret du 18 avril 2002.

La prochaine étape consiste à déterminer en concertation avec les élus la bande des 300 mètres.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. Jean Proriol**

« La concession de réseaux est-elle une formule de financement de substitution? Pour la région Auvergne, trois concessions sont attendues: la desserte de Vichy vers l'A 71, le Barreau de Balbigny sur l'A 89 qui vient heureusement de bénéficier de la DUP, et l'A 45 qui doit prendre la relève de l'A 47 entre Saint Etienne et Lyon. »

### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« S'agissant de l'A 45, j'ai demandé au préfet de consulter les élus fin juin sur le fuseau des 300 mètres. »

## **N.— LA LIAISON AUTOROUTIERE A 89 : LYON—BALBIGNY**

### **1. La liaison autoroutière A 89 : Lyon—Balbigny**

La section Balbigny—La Tour-de-Salvagny s'inscrit au plan national dans le cadre du parachèvement de la grande liaison transversale entre la façade atlantique et le sud-est. Cette liaison est déjà largement avancée. Sur l'autoroute Bordeaux-Clermont-Ferrand (340 km entre Arveyres et A 71), au 1<sup>er</sup> janvier 2003, 70 % de la longueur est ainsi en service (155 km) ou en travaux (87 km) et 30 % reste à lancer. Ils seront engagés en 2003-2004 et achevés à l'horizon 2008.

Le projet permettra également de boucler l'itinéraire alternatif entre Paris et Lyon, via l'autoroute A 77 jusqu'à Nevers, puis par la RN 7 jusqu'au Sud de Roanne.

Il constituera également une alternative autoroutière pour les déplacements entre Lyon et Saint-Etienne en attendant la réalisation d'A 45 prévue à long terme.

Le projet contribuera aussi au désenclavement du nord du département de la Loire.

La section Balbigny—La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A 89 Bordeaux-Lyon a été inscrite au Schéma directeur routier national du 1<sup>er</sup> avril 1992, et figure aux schémas de services collectifs de transport, approuvés le 18 avril 2002.

En janvier 1999, la procédure engagée de déclaration d'utilité publique a été abandonnée en raison du coût élevé du projet (1 639 MILLIONS D'EUROS TTC valeur janvier 1996) et de son insertion environnementale délicate. A la suite des conclusions d'études comparatives de différents scénarii, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 23 juillet 1999 a décidé que la liaison autoroutière concédée entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny serait réalisée selon des caractéristiques adaptées au relief et à l'environnement, permettant ainsi une réduction substantielle de son coût et l'amélioration de son insertion environnementale.

La procédure de mise en concession de cet ouvrage est en cours d'examen.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. Jean Proriol**

« La concession de réseaux est-elle une formule de financement de substitution ? Pour la région Auvergne, trois concessions sont attendues : la desserte de Vichy vers l'A 71, le Barreau de Balbigny sur l'A 89 qui vient heureusement de bénéficier de la DUP, et l'A 45 qui doit prendre la relève de l'A 47 entre Saint-Etienne et Lyon. »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« En ce qui concerne l'A 89, la DUP a été prise le 17 avril 2003 ; il faut maintenant passer l'étape du financement. »

## **O.— LA RN 88 ENTRE FIRMINY ET MARSSAC**

### **1. La RN 88 entre Firminy et Marssac**

La RN 88 relie Firminy (Saint Etienne) à Marssac (Albi) sur 335 km via Mende et Rodez. Cette liaison peut être divisée en quatre tronçons principaux :

- Firminy-Le Puy en Velay, 70 km dont 28 sont à 2 x 2 voies ;
- Le Puy en Velay-A 75, 95 km ;
- le tronçon commun RN 88-A 75, long de 28 km ;
- A 75-Marssac, 143 km, dont 6 km à 2 x 2 voies.

Cet axe supporte aujourd'hui un trafic variable, rarement élevé :

– sur la section Firminy-Le Puy en Velay, le trafic varie de 10 000 à 20 000 véhicules/jour (12 300 à 23 400 véhicules/jour à l'horizon 2010 à environnement constant) ;

– sur la section Le Puy en Velay-A 75, le trafic varie de 2 000 à 5 600 véhicules/jour, 8 600 véhicules/jour aux environs de Mende (6 800 à 11 000 véhicules/jour à l’horizon 2020 à environnement constant) ;

– sur la section A 75-Marssac, le trafic varie de 6 000 à 9 000 véhicules/jour, avec des pointes à 21 000 véhicules/jour aux abords de Rodez et 26 000 véhicules/jour aux abords d’Albi (9 000 à 12 000 véhicules/jour à l’horizon 2010, avec des pointes à 32 000 et 50 000 véhicules/jour à Rodez et Albi).

Il est prévu d’aménager progressivement la totalité de l’itinéraire à 2 x 2 voies en fonction des besoins du trafic afin d’apporter un complément au maillage autoroutier est-ouest tout en désenclavant le cœur du massif central.

Plusieurs opérations confirmant ce parti pris d’aménagement ont ainsi été inscrites et ont été engagées dans le cadre du 12<sup>ème</sup> plan Etat-région :

- mise à 2 x 2 voies de la section Marssac-Albi (6 km) ;
- rocade d’Albi (11 km) ;
- déviation de Carmaux (12 km) ;
- Baraqueville-Rodez (66 km) ;
- rocade de Rodez (7 km) ;
- Recoules-A 75 (8 km) ;
- A 75-Le Romardiès (4 km) ;
- contournement du Puy (15 km).

Compte tenu des opérations présentées ci-dessus, qui devraient s’échelonner sur plusieurs contrats de plan, ce sont environ 75 km supplémentaires qui devraient avoir été aménagés à deux fois deux voies d’ici 2006-2007.

## **P.— LA LIAISON GRENOBLE - SISTERON : A 51**

### **1. La liaison Grenoble — Sisteron : A 51**

Coût : 1 685 millions d’euros TTC valeur 1999. Longueur : 92 km

#### ***a) Point d’avancement du dossier***

Une nouvelle réunion avec les élus locaux a eu lieu le 30 septembre 2003: elle a été l’occasion de confirmer le choix du tracé Est par le gouvernement, de rappeler les étapes nécessaires d’ici à la DUP (saisine de la CNDP, révision des schémas de service, remise à jour des études d’APS de 1996...) et d’évoquer la question du financement du projet.

Une saisine de la Commission nationale du débat public est prévue pour la fin de l’année 2003.

Une lettre de commande au préfet PACA (préparation saisine CNDP, préparation d'un éventuel débat public et programme de mise à jour des études de 1996) a été signée le 22 septembre 2003 par le ministre.

### ***b) Historique***

Les schémas de services avaient retenu un aménagement progressif entre Grenoble et Sisteron privilégiant l'utilisation du tracé existant de la RN 75.

Après avoir rencontré des élus hauts-alpins, le ministre de l'équipement a demandé en septembre 2002 la suspension de la concertation qui avait été engagée par son prédécesseur sur la solution par Lus la Croix Haute. Il a présidé une réunion le 8 octobre 2002 d'une trentaine d'élus de Rhône-Alpes et PACA. Il s'est également rendu sur place le 26 juin 2003 (Isère, Hautes-Alpes...). Dans le courant de l'été 2003, le ministre a annoncé par voie de presse sa décision de poursuivre le projet A 51 par l'Est de Gap afin d'assurer une desserte équilibrée du territoire national, et notamment des Hautes-Alpes dont le degré d'enclavement a été mis en évidence par le rapport de la DATAR – « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? ».

La mission d'audit sur le financement des infrastructures a considéré que la priorité doit être accordée à l'achèvement du réseau national structurant et au doublement des axes d'ores et déjà saturés. Dans cette logique l'A 51 - liaison entre Grenoble et Sisteron est jugée prioritaire.

La saisine de la Commission nationale du débat public sur la liaison Grenoble - Sisteron pourrait intervenir à la fin de l'année 2003.

## **2. Les différentes interventions :**

### **M. Joël Giraud**

« Digne et Gap demeurent des préfectures isolées du réseau autoroutier et sans contournement routier. C'est la raison pour laquelle je vous demande d'achever le maillage de ce territoire en réalisant le barreau autoroutier de Digne et l'axe Sisteron-Gap-Grenoble. Nous ne pouvons plus attendre. »

### **M. Christian Estrosi**

« Ce désenclavement doit d'abord s'effectuer dans le sens nord-sud : la continuité de l'axe Grenoble-Digne-Nice a un caractère stratégique. Il est important que l'A 51 soit enfin raccordée par l'Est de Gap. La création d'un barreau autoroutier s'impose vers Digne, seule préfecture de France non rattachée à un réseau autoroutier... »

### **Mme Henriette Martinez**

« Un territoire mal desservi verra presque toujours son avenir compromis », rappelle la DATAR dans le chapitre de son rapport intitulé « Améliorer la desserte

des régions enclavées ou périphériques, une question d'égalité des chances pour les territoires ».

Députée des Hautes-Alpes je suis l'élue du département le plus mal desservi de France, puisque le seul classé en niveau 4 par la DATAR, ce qui signifie que nous sommes sans aéroport - Gap est à 1 heure 40 de Marseille - sans gare TGV- Gap est à 1 heure 30 d'Aix-en-Provence - et sans autoroute, puisque nous sommes dans le cul-de-sac qui sépare la région PACA de la région Rhône-Alpes, celui de l'A 51 entre la Saulce et le Col de Fau.

C'est une longue histoire que celle de cette autoroute du Val de Durance, depuis la « pose de la première pierre » en 1982, par Gaston Defferre et le CIAT du 13 avril 1987 où elle fut inscrite au schéma routier national. Le 13 janvier 1988, M. Méhaignerie, alors ministre de l'équipement, faisait connaître sa préférence pour un passage à l'est de Gap, considérant à juste titre que cette autoroute, conçue pour doubler l'axe de la vallée du Rhône, pouvait également contribuer à désenclaver les Alpes du Sud.

Quinze années se sont écoulées, dix ministres ont passé et 60 kilomètres seulement sur 147 ont été réalisés.

Aujourd'hui, le « chaînon manquant » entre la Saulce et le Col de Fau est aussi une entrave à notre développement, depuis que les ministres Gayssot et Voynet ont brutalement arrêté le projet de Bernard Pons, le jour même où était lancée l'enquête publique, le 10 juin 1997, à 13 heures précisément : décision idéologique s'il en fut, et date funeste pour les Hautes-Alpes.

Monsieur le ministre, vous nous avez accordé une écoute attentive et vous viendrez prochainement dans notre département, premier ministre de l'équipement à emprunter la route difficile de notre enclavement.

Le rapport d'audit prévoit que, pour les équipements autoroutiers, « la priorité doit aller à l'achèvement du réseau national structurant et au développement des axes saturés ». L'A 51 répond à cette définition puisqu'il s'agit d'un grand itinéraire nord-sud dans les Alpes, alternatif au couloir rhodanien. Mais là où le bât blesse, c'est lorsque le tracé préconisé est le passage direct par le Col de la Croix Haute, en limite du département. En effet, c'est en désenclavant Gap, seule ville de plus de 20 000 habitants entre Turin et Aix-en-Provence, et entre Grenoble et la Côte-d'Azur, que nous développerons les Hautes-Alpes.

Enfin, le rapport d'audit pose le problème du délai de réalisation de ce tronçon autoroutier, prévu à l'horizon 2020. Nous attendons depuis quinze ans. Patienter encore pendant dix-sept ans pour 80 kilomètres d'autoroute, ce n'est pas acceptable. Mon département en appelle donc à la solidarité nationale. Les élus et les socioprofessionnels ont conscience, avec la DATAR, qu'une « desserte de qualité est nécessaire pour fonder des stratégies crédibles de développement ». Il est urgent de prévoir cette autoroute pour que nous puissions développer notre territoire. »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« M. Estrosi a eu raison de dire que Digne méritait un bon branchement sur l'A 51 et que la congestion de l'A 8 impose de planifier un contournement de Nice. L'objectif est de saisir la commission nationale de débat public avant la fin de cette année. »

« Pour l'A 51, je me rendrai sur place le 26 juin prochain. Je ferai les deux itinéraires en voiture... J'organiserai en juillet une nouvelle table ronde pour prendre une orientation qui devrait être définitive. »

#### **4. L'antenne de DIGNE : A 585**

Cette opération repose essentiellement sur une logique d'aménagement du territoire et de désenclavement de la zone du Sud des Alpes. Elle contribue par ailleurs au maillage du réseau autoroutier au niveau local.

Au niveau local, le projet répond aux objectifs suivants:

- participer à l'écoulement du trafic entre l'autoroute A 51 et la Côte d'Azur ;
- améliorer les échanges entre les pôles industriels de la Durance et le pôle tertiaire de Digne-les-Bains, ainsi que les échanges internes au val de Bléone ;
- renforcer la sécurité et la qualité de vie dans les traversées des communes des Mées, Malijai et Mallemoisson ;
- relier le chef-lieu du département à de grands équipements structurants.

L'avis de concession de travaux publics relatif à l'antenne autoroutière de Digne-les-Bains a été publié le 15 mai 2002 ou JOCE. A la date limite de réception des candidatures, fixée au 2 septembre 2002, ASF et le groupement Colas Demathieu & Bard-Guintoli-Valerian se sont portés candidats.

L'annonce des candidats admis à présenter une offre pourrait avoir lieu prochainement.

#### **5. Les différentes interventions**

##### **M. Joël Giraud**

« Digne et Gap demeurent des préfectures isolées du réseau autoroutier et sans contournement routier. C'est la raison pour laquelle je vous demande d'achever le maillage de ce territoire en réalisant le barreau autoroutier de Digne et l'axe Sisteron-Gap-Grenoble. Nous ne pouvons plus attendre. »

##### **M. Christian Estrosi**

« Ce désenclavement doit d'abord s'effectuer dans le sens nord-sud: la continuité de l'axe Grenoble-Digne-Nice a un caractère stratégique. Il est important que l'A 51 soit enfin raccordée par l'Est de Gap. La création d'un barreau

autoroutier s'impose vers Digne, seule préfecture de France non rattachée à un réseau autoroutier. »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« M. Estrosi a eu raison de dire que Digne méritait un bon branchement sur l'A 51 ».

**Q.— LE CONTOURNEMENT DE NICE**

**1. Le contournement de Nice**

La progressive saturation de l'autoroute A 8, notamment dans les Alpes-Maritimes résultant de la croissance de l'agglomération entre Antibes et Menton, de l'absence d'alternative routière pour le trafic local Est-Ouest et de la progression du trafic de transit vers l'Italie est très préoccupante.

L'autoroute A 8 supporte en effet de 50 000 à 110 000 véhicules/jour entre la limite départementale du Var et l'Est de Nice (au-delà le trafic décroît sensiblement pour atteindre 16 000 véhicules/jour à la frontière italienne).

A l'horizon 2015, le trafic prévu est évalué en moyenne journalière annuelle entre 58 000 et 246 000 véhicules/jour selon les sections. Aggravée par les phénomènes de saturation d'ores et déjà constatés quotidiennement en plusieurs points à proximité des échangeurs avec la voirie locale, sans même parler du trafic des mois d'été, cette situation sera de nature à compromettre la qualité et la sécurité de la circulation, l'accueil du trafic de transit, et le fonctionnement normal des déplacements dans l'aire urbaine.

Il y a lieu cependant de bien distinguer la situation à l'Est du fleuve Var (contournement de Nice) et à l'Ouest du Var (dans la zone urbanisée jusqu'à Antibes).

La situation est particulièrement préoccupante à l'Est du fleuve Var : l'autoroute A 8 réalisée à deux fois deux fois (plus une voie lente pour les poids lourds) y est la seule voie de contournement et de rocade de Nice pour le trafic local comme pour le trafic de transit. Son profil en pente et les multiples tunnels constituent des facteurs de risques aggravés par la densité du trafic.

La partie à l'Ouest du Var est mieux dimensionnée à deux fois trois voies ou quatre voies. Les difficultés les plus significatives y sont dues à la capacité de la voirie locale qui est insuffisante pour écouler les trafics liés à l'autoroute plus des trafics locaux.

Le contournement actuel de Nice n'étant pas élargissable, et les projets de voies nouvelles destinées à accueillir le trafic local et régional ayant apparemment été abandonnés, le dédoublement de l'autoroute A 8 à l'Ouest et à l'Est du Var fait

actuellement l'objet d'études intermodales dites d'opportunité, en vue de saisir la Commission nationale du débat public à l'automne 2003.

Le déblocage de l'autoroute A 8 est une nécessité absolue dans la partie à l'Est du Var qui ne pourra être assuré, en raison des contraintes géographiques, que par le dédoublement autoroutier du contournement de Nice.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. Rudy Salles**

« Enfin, pour les déplacements autoroutiers, les injustices sont flagrantes. Certaines régions bénéficient de la gratuité de larges portions du réseau autoroutier, d'autres pas du tout. La plupart des grandes villes bénéficient de la gratuité sur une portion de quinze à soixante kilomètres, avec en prime l'éclairage public, mais d'autres n'y accèdent pas. Nice ne dispose que de trois kilomètres gratuits et d'un éclairage public sur quinze kilomètres.

On conçoit bien que, pour construire de nouvelles autoroutes, il faille recourir au péage. Mais, au nom de l'équité, il faut soit généraliser le système sans aucune exception, soit généraliser les exceptions. Il n'est pas admissible que certaines autoroutes en zone urbaine, comme le contournement de Nice, dont l'amortissement est arrivé à terme, continuent d'être payantes pour financer de nouveaux programmes, alors que d'autres ne sont pas dans ce cas. »

### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« En ce qui concerne le nouveau contournement de Nice, mon objectif est de saisir la commission nationale du débat public à la fin de l'année. »

## **R.— LA RN 21 LIMOGES TARBES**

### **1. La RN 21 Limoges Tarbes**

La RN 21 relie Limoges, Périgueux, Agen, Auch et Tarbes sur 348 km. Des travaux ponctuels (aménagement de créneaux de dépassement, déviations des principales zones urbaines) ont déjà été effectués ou sont en cours de réalisation pour améliorer la qualité de service rendu sur certaines sections.

Une étude a été commandée à la DRE pour évaluer l'intérêt à plus long terme d'un aménagement global de l'itinéraire.

A court et moyen terme (12<sup>ème</sup> CPER), il est notamment prévu :

- de finaliser la partie nord de la déviation de Bergerac ;
- de finaliser la déviation d'Agen ;
- de réaliser la déviation de Malaveix ;

– de commencer la réalisation d'une voie interurbaine entre Villeneuve et Agen.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. Alain Juppé**

« Troisième priorité: le grand contournement de Bordeaux et la mise à deux fois trois voies de l'A 63 ainsi que de la rocade, sans oublier la mise à deux fois deux voies de la RN 21, grand axe structurant de Limoges à Tarbes, qui passe par Périgueux, Bergerac et Agen. »

### **M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« En ce qui concerne la RN 21, une étude d'itinéraire est lancée. »

### **M. Aymeri de Montesquiou**

« S'agissant du réseau routier, la RN 21, qui ne comporte que deux voies et qui relie Limoges, Périgueux, Agen, Auch, Tarbes, en coupant les autoroutes Bordeaux-Genève Bordeaux-Toulouse et Bayonne-Toulouse, a été déclarée prioritaire par l'Europe : mais elle ne l'est pas pour la France, alors qu'elle est un axe vital pour les relations entre le nord de l'Europe et la péninsule Ibérique puisqu'elle doit absorber l'augmentation du trafic et alléger les passages latéraux par Bayonne et Perpignan, déjà saturés. »

## **S.— LA LIAISON EST-OUEST A AVIGNON**

### **1. La liaison Est-Ouest à Avignon**

Avignon constitue le point de jonction de différents maillons du réseau national, dont la RN 7 (Lyon - Marseille) et la N 570 (Avignon Arles), qui s'opère en centre ville et s'accompagne d'une saturation de l'agglomération.

Il est donc prévu de réaliser un contournement au sud d'Avignon à deux fois deux voies, qui comprend trois sections - est, centre et ouest - et qui reliera l'autoroute A 7 à l'autoroute A 9. La section « centre » est jugée prioritaire et devrait être d'abord réalisée à deux fois une voie. Elle serait aménagée à deux fois deux voies ultérieurement, avant la réalisation des sections « est » et « ouest ».

Le trafic circulant sur la section centrale est estimé dans une fourchette comprise entre 15 000 et 21 000 véhicules / jour à l'horizon 2010 sur la deux fois une voie, et dans une fourchette comprise entre 30 500 et 42 500 véhicules/jour à l'horizon 2020 sur la deux fois deux voies. Les taux de rentabilité interne pour ces deux opérations successives seraient respectivement de 13,5 et 39,3 %. A l'horizon 2020, l'opération permettrait de retirer entre 6500 €t 11 500 véhicules/jour du centre ville d'Avignon.

## **2. Les différentes interventions**

### **Mme Marie-Josée Roig**

« Il importe en tout cas de réaliser la liaison est-ouest, la fameuse LEO. Celle-ci, quand elle sera achevée, reliera l'A 7 à l'A 9, détournant ainsi un important trafic de transit de l'agglomération avignonnaise. Cela permettra d'accélérer la requalification urbaine du centre-ville d'Avignon, dont l'exceptionnel intérêt architectural doit être préservé.

Il s'agit de créer une liaison directe entre les régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon. L'objectif de décongestion serait atteint dès la première tranche, ce qui aurait un impact positif sur les quartiers sud, où transitent actuellement 5 000 camions par jour. L'aménagement du territoire, c'est aussi le respect de la qualité de vie de nos concitoyens. »

## **T.— LA LIAISON NORD OUEST A DIJON**

### **1. La liaison nord ouest à Dijon**

Au niveau de l'agglomération dijonnaise, le raccordement entre les autoroutes A 38, à l'ouest, et A à l'est, est assuré par le boulevard urbain de Dijon, constitué des boulevards de Chèvre Morte, Clomiers, Pompon et des Allobroges. Celui-ci connaît actuellement un trafic de l'ordre de 25 000 véhicules/jour.

L'agglomération dijonnaise dispose par ailleurs d'une rocade est, la N 274, qui relie le nord de l'agglomération aux autoroutes A 39 à l'est, puis A 31 au sud.

Afin d'écarter le trafic de transit du centre ville et de redonner au boulevard urbain sa vocation initiale de desserte des riverains, il est prévu de réaliser une rocade nord autour de la ville, la Liaison Nord de l'agglomération dijonnaise, entre les autoroutes A 38 et A 39. Ce programme comporte deux sections la section ouest, qui consiste dans le raccordement de l'autoroute A 38 à la rocade est de Dijon, et la section est, qui consiste soit en l'élargissement de la rocade est existante soit en la réalisation d'une nouvelle voie en tracé neuf.

## **2. Les différentes interventions**

### **M. François Sauvadet**

« Voilà trente ans qu'on parle de la liaison nord-ouest de l'agglomération dijonnaise - LINO - et qu'elle est inscrite parmi les priorités. Nos procédures de consultation, pour légitimes qu'elles soient, ne doivent pas compromettre l'intérêt général en empêchant des situations de se débloquent. Et on nous dit qu'il faudrait attendre 2015-2020 !

Sachons entendre nos compatriotes : ils ne demandent pas que tout soit fait aujourd'hui, mais que nous restions fidèles à nos priorités. Quarante ans pour boucler le tour d'une ville !... »

## **U.— LES OUVRAGES DE L'ILE-DE-FRANCE**

### **1. Les ouvrages de l'Ile-de-France**

La réalisation de ces différents ouvrages correspond aux objectifs suivants :

- la priorité accordée au contournement de l'agglomération pour les flux de transit ;
- la priorité accordée aux liaisons de rocade en banlieue, particulièrement lorsque l'offre de transports collectifs y est peu performante ;
- la priorité accordée aux liaisons radiales, là où l'offre actuelle présente des insuffisances ;
- le désenclavement des secteurs mal reliés à l'agglomération ou entre eux, souvent en raison de barrières naturelles (vallées, fleuves) ; cet objectif peut être en petite couronne celui de compléter le maillage autoroutier, les secteurs étant enclavés non pas en raison de barrières naturelles mais de la congestion sur un réseau insuffisant ;
- la requalification des voiries urbaines en utilisant un report sur la voirie autoroutière ;
- la résolution des points durs de congestion ;
- la meilleure insertion urbaine et environnementale des voies autoroutières existantes.

Seuls seront évoqués ci-dessous les ouvrages qui auront été cités dans le débat.

#### ***a) Le tronçon commun A 4-A 86***

Le tronçon commun A 4-A 86 a été constitué de fait par la réalisation de l'autoroute A 4 en 1976 puis par la réalisation de la rocade A 86 au sud (vers Maisons-Alfort, Créteil...) et au nord (Le Perreux, Rosny-sous-Bois...) en application des décisions successives prises depuis 1963 (projet « grande déviation » de la RN 186) et traduites dans le SDAURIF puis le SDRIF (1994). Sa suppression, sous forme d'un tronçon autoroutier neuf spécifique à la rocade A 86, a fait l'objet des réservations d'emprises nécessaires le long de l'autoroute A 4.

Aujourd'hui, ce tronçon commun autoroutier à deux fois quatre voies assure à la fois une fonction de radiale (A 4) et une fonction de rocade (A 86). Il connaît donc une saturation prononcée et croissante. Il offre en effet une capacité de 8 000

véhicules à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé, pour une demande de 10 500 véhicules, à laquelle s'ajoute un délestage « de fait » sur les voies locales, estimé 1 200 véhicules.

Les phénomènes engendrés par cette saturation sont particulièrement lourds : retenues très importantes sur A 4 et A 86, pouvant durer plusieurs heures par jour ; sensibilité très forte d'une des autoroutes aux perturbations qui peuvent survenir sur l'autre ; asphyxie de la voirie locale par le trafic de transit qui se détourne de l'autoroute. En outre, la situation est déjà tendue aux heures non encore saturées, et l'évolution de la demande, qui est certaine même si elle ne devrait pas s'avérer considérable, risque fort d'accroître considérablement ces phénomènes.

Ainsi, face à la situation et à son évolution prévisible, face aux risques de blocage que crée le moindre incident sur une infrastructure unique confondant les trafics et sans solution de dérivation, la réalisation du maillon manquant de la rocade A 86 est apparue nécessaire.

Longtemps, le choix s'est porté sur une solution aérienne à deux fois trois voies encadrant l'autoroute A 4, et traversant en viaduc la Marne et un quartier de Joinville-le-Pont. De nombreuses oppositions s'étant exprimées avec force, cette solution a été abandonnée en 1994 et remplacée par une solution souterraine, déclarée d'utilité publique le 20 novembre 1998. L'opération n'a pas été retenue au contrat Etat-Région 2000-2006, mais, de façon à attendre dans de meilleures conditions le lancement de cette opération, l'Etat prévoit d'aménager la bande d'arrêt d'urgence afin de pouvoir l'utiliser comme 5<sup>ème</sup> voie aux heures de pointe. Cet aménagement est estimé à 14,5 millions d'euros. Il pourrait être mis en service en 2004.

Par ailleurs, le processus conduisant à prolonger la DUP (échéance novembre 2003) est en cours, et une majorité des acquisitions foncières a déjà été effectuée à l'amiable.

Le coût de l'opération, qui peut être réalisée en 2 phases correspondant à chacun des 2 sens, est évalué à 610 millions d'euros (valeur 2002). Le trafic de transit sur les voies locales serait éliminé ou nettement réduit (de 300 à 500 véhicules à l'heure de pointe du soir, voire beaucoup plus pour certaines voies).

L'audit du CGPC et de l'IGF a considéré que cette opération était une opération prioritaire en Ile-de-France. Elle permettra en effet de résoudre un important problème de saturation routière. Elle redonnera aux acteurs locaux des marges de manœuvre importantes dans divers domaines et réduira sensiblement les nuisances et atteintes environnementales.

#### ***b) La liaison C.13 - F.13 entre Cergy-Pontoise et Mantes-la-Jolie***

La route nouvelle à deux fois deux voies C.13-F.13, prévue depuis le SDAURIF de 1976, a été maintenue au SDRIF de 1994. Sur 32 km, C.13 relie la RN 14, au nord-ouest de Cergy Pontoise, à l'autoroute A 13 à l'ouest de Mantes-la-Jolie. Sur 4 km, F.13 constitue un barreau de franchissement de la Seine et de raccordement intermédiaire de C.13 à l'autoroute A 13 au droit de Gargenville.

Ses emprises ont été réservées dans certains documents d'urbanisme. Des déviations de R.D. à Gargenville et à Tessancourt ont été conçues de façon à s'intégrer à cette liaison.

C.13-F.13 fait partie du maillage du réseau de l'ouest de l'agglomération parisienne, permettant essentiellement de meilleures liaisons entre les pôles de Cergy-Pontoise et du Mantois, en particulier par la création de nouveaux franchissements de la Seine, les franchissements actuels étant saturés. Cette liaison permettrait aussi de soulager l'autoroute A 13 entre Mantes et l'embranchement de l'autoroute A 14.

#### ***c) Le prolongement de l'autoroute A 16 jusqu'à la francilienne***

L'autoroute A 16, qui, depuis 1992, relie Amiens et Calais à l'agglomération parisienne, s'arrête actuellement à l'entrée de cette dernière, au niveau de L'Isle Adam. Le débouché vers l'Ouest est bien assuré par la RN 184 et la section de la Francilienne se raccordant à l'autoroute A 15. En revanche, les véhicules se rendant directement au centre ou à l'Est de l'agglomération doivent emprunter la RN 1 à travers diverses communes de la petite couronne (Saint-Denis, Pierrefitte, Stains) du département de la Seine-Saint-Denis.

Le prolongement de l'autoroute A 16 est à l'étude depuis 1987.

Il était prévu à l'origine de raccorder à terme l'autoroute A 16 aux infrastructures structurantes de la région Ile-de-France jusqu'à la rocade A 86 à La Courneuve. Ce tracé avait d'ailleurs été inscrit au SDAU de la Région Ile-de-France en 1994.

Après l'abandon en 1997 de la partie Sud du projet entre la rocade A 86 et le BIP en raison des difficultés d'insertion à La Courneuve et à Garges-les-Gonesse, puis le gel du prolongement entre le BIP et la section A 104 de la Francilienne, il est aujourd'hui prévu de prolonger l'autoroute A 16 sur neuf kilomètres environ jusqu'à la rocade A 104. Un prolongement jusqu'au BIP pourrait être réalisé dans un deuxième temps si, au Sud de la rocade A 104, le développement de l'urbanisation saturait la RN 1, même aménagée en voirie rapide urbaine à deux fois deux voies.

Le présent investissement vise à permettre un raccordement entre l'autoroute A 16 et la Francilienne, ce qui permettra un meilleur éclatement du trafic, tout en offrant de meilleures conditions de circulation et de sécurité que ce qui est aujourd'hui observé sur la RN 1, et en réduisant très fortement les nuisances des riverains de la RN 1 sur la section considérée.

#### ***d) La liaison A 104 entre Orgeval et Méry-sur-Oise***

La francilienne est aujourd'hui interrompue dans son quart nord-ouest entre l'autoroute A 115, au niveau de Méry-sur-Oise, et l'autoroute A 13, au niveau d'Orgeval.

Il est donc prévu de boucler la Francilienne en réalisant une nouvelle liaison rapide entre les deux points susmentionnés. Les objectifs principaux

consistent à assurer la continuité et la fluidité d'axes structurants locaux et à répondre à la forte croissance de la demande de déplacements inter-banlieues, dans cette partie de l'Île-de-France en fort développement. L'achèvement du grand contournement de l'agglomération parisienne ne constitue qu'un objectif secondaire, puisque 85 % des véhicules empruntent aujourd'hui la francilienne sur des trajets inférieurs à 10 km, ce qui montre la faible part du trafic de transit. En outre, le projet permettrait de délester les voies locales d'ores et déjà saturées et éviterait que la croissance du trafic local ne vienne en accroître la congestion.

Cette liaison prendrait la forme d'un axe autoroutier à deux fois deux voies, élargissables à 2x3 voies, de 22 kilomètres de long environ. Son tracé a fait l'objet de longs débats et la solution aujourd'hui proposée par les services de l'Etat intègre, suite aux procédures de concertation qui se sont déroulées au cours des années 1990, 5,65 kilomètres de tracé totalement couvert, 0,5 kilomètre de viaduc couvert, 1,15 kilomètre de couvertures partielles et 4,2 kilomètres de protections phoniques, pour un coût élevé.

Compte tenu de l'effet de « maillon manquant » qui caractérise aujourd'hui la francilienne dans son quart nord ouest, du fort développement économique et de l'accroissement de la demande de transports, qui ne peut être satisfaite par les infrastructures existantes dans ce secteur, l'audit CGPC IGF a estimé justifié le projet de bouclage de la francilienne entre Orgeval et Méry-sur-Oise.

## **2. Les différentes interventions**

### *a) Le tronç commun A 4-A 86*

#### **Mme Marie-Anne Montchamp**

« Chaque jour, en un point précis du Val-de-Marne, un embouteillage se forme à la convergence de l'autoroute A 4 et de l'A 86, qui contourne Paris, à hauteur de Joinville-le-Pont et de Nogent-sur-Marne. Le « goulot d'étranglement » créé à cet endroit conduit à la constitution quotidienne du plus gros embouteillage d'Europe, sur un axe emprunté par 260 000 véhicules, dont 25 000 poids lourds.

Compte tenu du temps perdu sur cet axe, le coût social de ce bouchon a été estimé à plus de 5 milliards d'euros par an. Au-delà, c'est la question du développement de l'Est francilien qui est posée, notamment par l'ACTEP, association de 19 communes qui entend promouvoir le développement de cette zone délaissée.

Pourtant toutes les études techniques ont été réalisées, et les travaux de désengorgement de la portion d'autoroutes concernée inscrits au contrat de plan Etat-région il y a quinze ans. L'utilité publique a été déclarée en 1990. Nous sommes en 2003 : tous les espoirs sont permis ! »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« Au sujet du tronc commun A 4-A 86, a suggéré un partenariat public-privé : je suis prêt à examiner en liaison avec les élus concernés des solutions innovantes pour cette opération déclarée d'utilité publique mais très coûteuse – 700 millions d'euros. »

***b) La liaison C.13 – F.13 entre Cergy-Pontoise et Mantes-la-Jolie***

**M. Pierre Cardo**

« Les autres infrastructures routières susceptibles de désengorger la région parisienne dans sa partie Seine Aval sont le C13 qui est une radiale, puis le F13, qui est une rocade. Alors que la DATAR prévoit 30 à 40 000 véhicules par jour sur ce tracé, la construction est repoussée au-delà de 2020. Le C13 est pourtant le seul axe capable de soulager l'A 13 et l'A 15, de faciliter le développement économique de la Seine Aval et d'y réduire l'insécurité routière. Quant au F13, il est le seul projet préfigurant la troisième rocade autour de Paris. »

***c) Le Prolongement de l'autoroute A 16 jusqu'à la francilienne***

**M. Jean-François Mancel**

« Quatre grands projets nous tiennent particulièrement à cœur : tout d'abord, la réalisation de l'A 24, pour doubler l'A 1, dans un souci avant tout de sécurité ; ensuite, la prolongation de l'A 16 jusqu'à la Francilienne et la construction du TGV pendulaire Paris-Calais par Amiens ; enfin, la réalisation du barreau entre l'A1 et l'A 16 pour alléger la circulation dans le sud de l'Oise ».

***b) La liaison A 104 entre Orgeval et Méry-sur-Oise***

**M. Pierre Cardo**

« Le bouclage de la francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval est indispensable mais il n'est toujours pas réalisé, le seul tracé retenu passant en pleine zone urbaine. Lors du premier débat public, ce tracé ne faisait l'objet d'aucune protection. En 1996, je proposai un projet alternatif réaliste évitant les zones urbaines et reprenant en fait le tracé initial des années cinquante. Sommairement étudié, il fut écarté en raison de l'intégration du coût d'un tunnel jugé nécessaire pour protéger la forêt de Saint-Germain-en-Laye alors que les milliers de riverains de l'actuel tracé restent, pour les protections, à la portion congrue. Depuis, les riverains de l'A 14 ont eu droit à leur tunnel, non ceux de l'A 104. De fait, le rapport de la DATAR démontre que le coût de l'A 104 est inférieur aujourd'hui à celui prévu par Bernard Pons, lorsque j'avais négocié la protection en tranchée couverte.

Il est vrai que la région Ile-de-France a décidé de supprimer les crédits prévus pour la protection des riverains au motif que cela arrêterait l'autoroute. Vraie politique de l'autruche, si ce n'est que celle-ci garde au moins ses plumes pour se protéger lorsqu'elle met la tête sous terre !

Les riverains risquent maintenant d'avoir l'autoroute sans protections ; ils ne sauront trop remercier M. Huchon.

Ce projet ne correspond d'ailleurs pas à un bouclage de la francilienne. Il s'agit d'une rocade qui débouche à Orgeval sur un cul-de-sac. Sur ce dossier, Monsieur le ministre, j'espère que vous ouvrirez une vraie concertation permettant d'examiner des tracés alternatifs. »

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer**

« M. Cardo a parlé de l'A 104 et du bouclage de la francilienne qui est une priorité pour un bon fonctionnement de la région parisienne. La commission nationale de débat public devra être saisie. »

## CHAPITRE 9 - ANNEXE 1

### PROJECTIONS TENDANCIELLES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT A L'HORIZON 2020

Ces projections de la demande sont extraites des scénarios d'analyse établis par le Service économique et statistique (SES) du ministère de l'Équipement pour l'élaboration des schémas de services de transport, en s'appuyant sur une approche économétrique fondée sur l'analyse des évolutions passées

Elles concernent les transports de voyageurs à longue distance et le transport terrestre de marchandises, dans le champ des hypothèses suivantes :

- base recalée à partir des observations de 1996 ;
- deux hypothèses de croissance annuelle du PIB de 1,9 % et 2,3 % entre 2001 et 2020 (la croissance du PIB entre 1996 et 2003 peut être estimée à 2,3 %) ;
- poursuite des inflexions apportées récemment à la politique des transports maintien de la TIPP au niveau de 1998 pour l'essence (soit 3,81 francs pour le super sans plomb) et hausse modérée de la TIPP gazole (soit 3,08 francs au lieu de 2,41 actuellement) ; stabilité des prix ferroviaires voyageurs et baisse moyenne des prix aériens ; faible croissance des prix du fret routier, avec l'application du contrat de progrès ;
- pas de nouvelles grandes infrastructures, au-delà des opérations engagées ou programmées en travaux (LGV Est, autoroutes déjà concédées); poursuite des actions d'exploitation et d'aménagement du réseau existant (contrats de plan) ;
- potentialités d'une politique active du fret ferroviaire liée à la qualité des sillons, à la fiabilité et la productivité des services, et aux améliorations de capacité des réseaux existants.

Marchandises	Trafics en milliards de tonnes x kilomètres					
	Observation		Hypothèse PIB 1,9% par an		Hypothèse PIB 2,3% par an	
Transport	1996	2001	2020	crois. / 20 ans	2020	crois. / 20 ans
Routier	214	250	335 à 343	+ 34% à +37%	380 à 390	+52% à +56%
Ferroviaire	48	50	52 à 60	+5% à +20%	60 à 70	+20% à +40%
Fluvial	6	7	7		8	
<b>Total</b>	<b>268</b>	<b>307</b>	<b>391</b>	<b>+31%</b>	<b>458</b>	<b>+49%</b>

Voyageurs	Trafics en milliards de voyageurs x kilomètres					
	Observation		Hypothèse PIB 1,9% par an		Hypothèse PIB 2,3% par an	
Transport	1996	2001	2020	crois. / 20 ans	2020	crois. / 20 ans
Routier (RN)	248	280	410	+ 46%	452	+ 60%
Ferroviaire	51	61	71	+ 16%	73	+ 20%
Aérien	13	15,5	25	+ 60%	29	+ 85%
<b>Total</b>	<b>312</b>	<b>356</b>	<b>506</b>	<b>+ 42%</b>	<b>554</b>	<b>+ 56%</b>

**Résultats des projections de la demande (scénarios B et C, sans infrastructures nouvelles)**

Marchandises	Trafics en milliards de tonnes x kilomètres					
	Observation		Hypothèse PIB 1,9% par an		Hypothèse PIB 2,3% par an	
Transport	1996	2001	2020 Sc° B	crois. / 20 ans	2020 Sc° B	2020 Sc° C
Routier	214	250	324 à 332	+ 30% à +33%	380 à 390	372 à 382
Ferroviaire	48	50	52 à 60	+5% à +20%	60 à 70	62 à 72
Fluvial	6	7	7		8	8
<b>Total</b>	<b>268</b>	<b>307</b>	<b>391</b>	<b>+27%</b>	<b>458</b>	<b>452</b>

Voyageurs	Trafics en milliards de voyageurs x kilomètres					
	Observation		Hypothèse PIB 1,9% par an		Hypothèse PIB 2,3% par an	
Transport	1996	2001	2020 Sc° B	crois. / 20 ans	2020 Sc° B	2020 Sc° C
Routier (RN)	248	280	410	+ 46%	452	442
Ferroviaire	51	61	71	+ 16%	73	80
Aérien	13	15,5	25	+ 60%	29	28
<b>Total</b>	<b>312</b>	<b>356</b>	<b>506</b>	<b>+ 42%</b>	<b>554</b>	<b>550</b>

*Compléments à la note METLTM du 12 février 2003 : état des lieux – projections tendanciennes*

## CHAPITRE 9 – ANNEXE 2

### QUELS USAGERS COUVRENT OU NON LEURS CHARGES D'INFRASTRUCTURE ?

**1. Les calculs d'imputation des charges d'infrastructures ont été complétés.** Dans le prolongement des travaux antérieurs du CGPC (rapport Brossier-Leuxe; projet de mémorandum sur le livre blanc de 1998 « Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures »)

– **les analyses du MIETLTM ont été enrichies** par les travaux effectués par la Direction des routes (sur un réseau national à caractéristiques autoroutières) et par la DAEI (sur le réseau ferroviaire et sur la décongestion).

– **la valorisation des coûts sociaux et externes** tient compte de la mise à jour récente (juin 2001) par le rapport Boiteux II des valeurs des externalités. Un calcul complémentaire prend mieux en compte la part des trajets urbains et périurbains.

– **les coûts de congestion ont été précisés sur les principales catégories de voies**, à partir des études conduites par le SETRA sur la vallée du Rhône. Il est rappelé que ces coûts de congestion, déjà internalisés par les usagers sous forme de pertes de temps et de fiabilité, ne leur sont imputables que sous forme de coûts de développement (tarification des avantages procurés par les aménagements de décongestion du réseau) ou de modulations tarifaires (entre les itinéraires et les périodes) à recette inchangée.

**2. Pour les trajets interurbains à longue distance**, les poids lourds paient globalement leurs coûts marginaux sociaux, alors que les trains de fret n'en paient qu'une partie. En effet :

- **Sur le réseau national à caractéristiques autoroutières** qui draine l'essentiel des flux de poids lourds à longue distance, la TIPP et les péages versés par les poids lourds couvrent les coûts internes d'entretien et d'exploitation et coûts externes (congestion, sécurité, bruit, pollution, effet de serre).

- **Sur le réseau ferroviaire** et selon les mêmes critères, **les trains de fret** ne paient pas ce qu'ils devraient payer: les péages d'infrastructure ne couvrent pas la moitié les coûts marginaux d'entretien et d'exploitation d'infrastructure. Il est vrai aussi que, dans une approche d'harmonisation de la concurrence entre les modes, le volet social, non inclus dans cette analyse et dont on peut penser qu'il jouerait en faveur du fer, devrait être pris en compte. On ne peut ignorer non plus le fait que le fret ferroviaire n'a pas bénéficié depuis longtemps d'investissements destinés à améliorer ses performances et qu'il souffre trop souvent de ne pas disposer de sillons performants, tant en vitesse qu'en positionnement horaire.

### **3. Ce résultat moyen masque de fortes disparités entre les sections d'autoroutes :**

- Sur les **autoroutes en rase campagne**, les charges versées par les poids lourds excèdent nettement les coûts marginaux sociaux (coûts d'usage et coûts externes) : cet écart est encore plus important pour les véhicules légers.

Cette situation est inversée dans les **zones sensibles** (traversées alpines, par exemple) et pendant les **périodes congestionnées**, où la situation des coûts et des charges se rapproche de celle observée en milieu urbain ou périurbain (voir ci-dessous)

- Sur les **autoroutes en milieu urbain et périurbain**, compte tenu des coûts importants de pollution et de congestion, et - sauf exception - de l'absence de péage, les poids lourds ne payent qu'une partie de leurs coûts, surtout pendant les heures de congestion ; pour les véhicules légers cet écart est moins net, sauf pendant les heures de congestion.

**4. Sur les réseaux routiers locaux** (routes nationales ordinaires, routes départementales et communales), les usagers de la route, et surtout les poids lourds ne payent pas leurs coûts marginaux sociaux, notamment en milieu urbain et périurbain où les coûts liés à l'environnement (pollution et bruit) et à la congestion sont particulièrement élevés. Toutefois, la tarification de ces réseaux (sauf éventuellement certains itinéraires alternatifs aux autoroutes) ne relève pas du niveau européen (subsidiarité), et resterait en tout état de cause sans grand effet sur le partage modal puisque les trajets terminaux s'effectuent le plus souvent par la route, y compris ceux qui concernent le transport combiné.

---