ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports

Question écrite n° 45635

Texte de la question

M. Yvan Lachaud attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur l'intérêt qui s'attache a développer certains aspects de la politique des transports dans les trois domaines suivants : la programmation à long terme, l'approfondissement de la concertation et la garantie d'un financement pérenne s'appuyant sur le principe selon lequel le secteur des transports génère suffisamment de recettes pour payer la majeure partie de son propre développement. Les infrastructures de transport sont des investissements à très long terme. La France avait élaboré il y a plus de vingt ans des schémas de structure, notamment pour les autoroutes. Il convient de reprendre une telle démarche en s'appuyant, d'une part, sur les schémas régionaux de transport et, d'autre part, sur les grands réseaux transeuropéens qui structurent l'Europe des transports et dont la France constitue le coeur. En second lieu, il apparaît indispensable pour l'élaboration de ces schémas d'organiser une concertation à tous les échelons et en particulier avec les régions qui ont en charge l'élaboration des schémas régionaux de transport. La multiplicité des opérateurs de transport nécessite en outre la rénovation d'une instance nationale qui serait à même de procéder à la consultation et à la formulation d'avis sur l'ensemble de la gestion des différents modes de transport. Cette instance pourrait être un Conseil national des transports réformé. En dernier lieu, aucune politique des transports cohérente n'est concevable sans une refonte de la politique financière des transports. Les réformes engagées dans le secteur ferroviaire doivent être poursuivies en intégrant les trois impératifs suivants : la poursuite de l'ouverture de ce secteur à la concurrence ; la recherche d'une meilleure productivité globale de la SNCF ; et la régionalisation engagée depuis maintenant près de trois ans. L'aspiration de nos concitoyens à des transports rapides nous amène à demander également l'accélération de la mise en oeuvre d'un réseau à grande vitesse et du développement des infrastructures dédiées au fret, et ce dans le contexte d'une Europe élargie. En ce qui concerne le secteur autoroutier, il apparaît nécessaire de prévoir l'achèvement du maillage du territoire national, en prenant particulièrement en compte les grandes liaisons transeuropéennes. Cela implique la réalisation de 4 000 kilomètres de routes rapides (autoroutes ou 2 x 2 voies) pour lesquelles une politique de financement et de péréquation doit être engagée. Á cet égard, la clarification du système financier des concessions autoroutières et la création d'un fonds de financement et de péréquation sont des éléments essentiels pour assurer le développement d'une politique des transports efficace, équitable et transparente.

Texte de la réponse

La politique multimodale des transports repose sur une vision à long terme des besoins de déplacement des personnes et des marchandises et des enjeux de développement de notre territoire dans une Europe élargie. Elle nécessite en conséquence une planification à long terme des grandes infrastructures, un dispositif pérenne de financement des infrastructures et des services de transport, et une concertation approfondie aux différents stades de décision. 1. La planification à long terme des grandes infrastructures a été adoptée par le CIADT du 18 décembre 2003. Suite aux analyses approfondies demandées par le Gouvernement et au débat parlementaire très riche et instructif du printemps 2003, le CIADT a fixé les principales priorités de la politique

des transports pour achever la maillage autoroutier du territoire national, accélérer la mise en oeuvre du réseau ferroviaire à grande vitesse et développer les infrastructures dédiées au fret : - ancrer notre pays dans l'Europe : en assurant la fluidité des grands axes de transit nord-sud Benelux-Paris-Bordeaux-Espagne, d'une part, et Benelux/Allemagne-Metz-Lyon-Italie/Espagne, d'autre part ; en permettant le développement du fret ferroviaire sur les axes d'échanges majeurs, dont l'exploitation peut être organisée en privilégiant le trafic marchandises, tels que le corridor nord-sud ; et en contribuant à la constitution d'un réseau de transport européen ferroviaire pour les voyageurs (TGV) ; - renforcer l'attractivité de nos territoires : en achevant la réalisation des grandes liaisons autoroutières est-ouest, afin notamment d'améliorer les liaisons de la façade atlantique aux grands pôles européens, et en poursuivant le développement du réseau à grande vitesse pour une meilleure desserte des métropoles régionales, avec la réalisation des LGV telles que la LGV Sud-Europe Atlantique (Tours - Bordeaux) ou les LGV Bretagne-Pays de la Loire, Bordeaux - Toulouse et Provence-Alpes-Côte d'Azur (vers Toulon et Nice). - améliorer la circulation de transit au droit des agglomérations constituant d'importants noeuds routiers. Il s'agit d'un enjeu majeur, tant pour la qualité du service rendu sur le réseau structurant que pour la qualité de vie dans ces agglomérations, qui subissent des nuisances et des congestions routières importantes. Ces priorités du Gouvernement sont également celles des instances européennes : la liste des projets prioritaires adoptée par le Conseil des ministres des transports comprend notamment les principales lignes ferroviaires à grandes vitesse : LGV Est, Lyon - Turin, Tours - Bordeaux ainsi que la liaison fluviale Seine-Nord. 2. Le dispositif de financement des infrastructures, dont le principe a été arrêté par le CIADT du 18 décembre 2003, sera mis en place dès le 1er janvier 2005. Un décret, en cours d'examen par le Conseil d'État, fixe les modalités de création et de fonctionnement de l'agence pour le financement des infrastructures de transport de France, sous la forme d'un établissement public qui bénéficiera de la part revenant à l'État des dividendes des sociétés autoroutières ainsi que de la redevance domaniale sur les sociétés d'autoroutes. Seront donc inscrits au budget de cette agence, dans le projet de loi de finances 2005 en cours de préparation, les montants financiers nécessaires à l'engagement des études et des travaux des grands projets autoroutiers, ferroviaires et fluviaux définis par le CIADT de décembre 2003. Parallèlement, le Gouvernement s'efforce de freiner enfin, par un dispositif durable, la dérive du financement du système ferroviaire. Les dispositions de la loi de finances 2003 ont permis à la fois d'équilibrer la charge de la dette ferroviaire historique, de soutenir l'investissement ferroviaire et d'améliorer fortement le gros entretien des voies. Il soutient le plan de retour à l'équilibre financier du fret ferroviaire appliqué par la SNCF depuis novembre 2003 ; ce plan doit être achevé en 2006 et l'équilibre atteint en 2007. 3. La concertation s'organise aux différents niveaux de décision. Elle s'effectue d'abord au niveau national, par l'organisation du débat parlementaire. La planification des infrastructures et des transports découle ainsi de la démarche suivie par le Gouvernement pour la préparation du CIADT du 18 décembre 2003 : l'élaboration de documents de diagnostic et de prospective largement diffusés et débattus (audit des infrastructures, étude prospective DATAR) ; un débat parlementaire, qui porte sur les grandes orientations de la politique des transports et sur les priorités de développement des infrastructures. Sur ces bases, le Gouvernement adopte en CIADT une stratégie de développement des transports qui approuve les orientations retenues ainsi que les cartes des grandes infrastructures de transport programmées ou envisagées sur le long terme, sous réserve des choix effectués à la suite des débats publics d'opportunité. Ces débats publics, à la préparation et au déroulement desquels sont associées les régions et collectivités territoriales concernées, constituent la deuxième étape de concertation. La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité en a renforcé l'exercice en la rendant obligatoire pour tous les projets d'importance et en plaçant sa réalisation sous la garantie de la Commission nationale du débat public constituée en autorité administrative indépendante. Enfin, la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales prévoit que la région élabore un schéma régional des infrastructures et des transports qui assure la cohérence régionale et interrégionale des itinéraires à grande circulation et de leurs fonctionnalités dans une approche multimodale. Sur la base de ces documents et des orientations stratégiques de l'État en région, une réflexion est en cours sur le devenir des contrats de plan État-région qui devraient être adaptés comme instruments de concertation de cohérence des réseaux et services de transport de niveau national, régional et local.

Données clés

Auteur : M. Yvan Lachaud
Circonscription : Gard (1re circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/12/questions/QANR5L12QE45635

Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 45635
Rubrique : Transports
Ministère interrogé : équipement
Ministère attributaire : équipement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 10 août 2004, page 6179
Réponse publiée le : 12 octobre 2004, page 7953