



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question écrite n° 27232

Texte de la question

M. Dino Cinieri interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur les modes de transports moins polluants. Alors que la France vient de prendre la tête de l'Union européenne, il lui demande de bien vouloir lui préciser quel regard il porte sur les projets de construction des grands corridors de transports européens, telle la ligne à grande vitesse Lyon-Turin-Trieste-Ljubljana-Ukraine.

Texte de la réponse

La France est directement concernée par les projets prioritaires des réseaux transeuropéens de transports définis par l'Union européenne. En effet, la France est un pays de transit, traversé par de grands corridors et supportant des obstacles géographiques. Les lignes directes sont éligibles aux fonds RTE : la ligne à grande vitesse (LGV) Est-européenne de Paris à Strasbourg, qui se prolongera en Allemagne, en Autriche et au-delà vers Bratislava et Budapest et constituera à terme une grande magistrale Est-Ouest au centre de l'Europe ; l'axe ferroviaire du sud-ouest de l'Europe avec ses deux branches, celle de l'Atlantique (LGV Sud-Europe-Atlantique dont deux de ses lignes appartiennent aux projets prioritaires (Tours-Bordeaux et Bordeaux-Espagne) et celle de la Méditerranée (contournement de Nîmes et Montpellier, ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, LGV mixte Perpignan-Figueras), qui permettra d'ancrer la péninsule ibérique au reste de l'Europe ; le projet de nouvelle traversée des Alpes entre Lyon et Turin : la LGV Rhin-Rhône, qui s'inscrit dans un grand axe du sud-est au nord-est de l'Europe. Les projets situés sur ces grands axes avancent dans de bonnes conditions, avec notamment le franchissement récent d'étapes importantes telles que la mise en service de la première phase de la LGV Est-européenne en juin 2007, le lancement de l'appel d'offres pour la concession de la branche Tours-Bordeaux de la LGV Sud-Europe-Atlantique le 14 février 2008 ou encore la signature d'un protocole de financement avec les collectivités territoriales relatif au contournement de Nîmes et Montpellier, le 17 juin 2008. S'agissant plus spécifiquement du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, celle-ci doit permettre de basculer, de la route vers le fer, une part significative du trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, secteur très sensible du point de vue environnemental. Le projet doit aussi améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie et sécuriser les déplacements entre les deux pays. Sur le territoire français la « partie commune de la section internationale » a été déclarée d'utilité publique par décret, le 18 décembre 2007. En France, les travaux de reconnaissance devraient s'achever fin 2009 et la descenderie de Modane a été achevée au mois de novembre 2007. En Italie, les conclusions de la concertation menée depuis 2005 ont permis le 30 juin dernier la signature d'un accord entre les élus de la Vallée de Susse et le ministre italien des infrastructures et des transports sur l'opportunité de la liaison Lyon-Turin et sur les principes d'une proposition de nouveau tracé. Le Gouvernement italien a confirmé, lors de la Table institutionnelle politique du 29 juillet dernier, les conclusions des travaux de l'observatoire italien du Lyon-Turin. Sur le plan financier, la Commission européenne a répondu favorablement à la demande de financement des Gouvernements français et italien à hauteur de 671,8 millions d'euros pour la période 2007-2013 dans la perspective d'un lancement du percement du tunnel de base dès 2013 avec des travaux préparatoires dès 2011.

Enfin, la Commission intergouvernementale Lyon-Turin a reçu un mandat de travail 2008-2009, signé le 17 décembre 2007 par les ministres français et italien en charge des infrastructures de transport, pour préparer un nouvel accord binational (avenant au Traité de Turin du 29 janvier 2001) en 2009 actant le tracé définitif de la future liaison, fixant la répartition financière des coûts entre les deux pays, prévoyant la mise en place du nouveau promoteur public chargé des travaux, définissant le montant juridique et financier de l'opération, et proposant aux deux Gouvernements des mesures de report modal communes dans les Alpes franco-italiennes.

Données clés

Auteur : [M. Dino Cinieri](#)

Circonscription : Loire (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27232

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 juillet 2008, page 5801

Réponse publiée le : 28 octobre 2008, page 9258