

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 novembre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-566

présenté par

Mme Bonnivard, M. Saddier, M. Cinieri, M. Brun, M. Hetzel, M. Sermier, Mme Duby-Muller,
M. Abad, Mme Genevard, Mme Anthoine et Mme Meunier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 54, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport retraçant les engagements pris par la France dans le cadre du traité de Turin portant réalisation de la ligne nouvelle ferroviaire Lyon-Turin.

Ce rapport fait notamment état

- des financements cumulés reçus de l'Union européenne pour l'ensemble des travaux préparatoires et des contributions respectives de la France et de la République italienne.
- des versements effectués par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, à la société Lyon Turin Ferroviaire puis à la société Tunnel Euralpin Lyon Turin.
- des crédits prévus au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour l'exercice 2018 permettant d'engager les travaux définitifs du tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse.

Le rapport fait également le point sur la position de la France et l'état d'avancement des discussions sur la révision par l'Union européenne de la directive dite « Eurovignette ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Maillon central du corridor ferroviaire transeuropéen entre Lisbonne et Kiev, la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est un chantier en cours. La partie internationale, consistant en un tunnel de base de 57 kilomètres entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, mobilise actuellement 400 employés, que ce soit pour le creusement du tunnel, des galeries ou des ouvrages nécessaires au tunnel (voussoirs).

Infrastructure d'intérêt européen, la nouvelle ligne ferroviaire est la seule infrastructure de fret ferroviaire Est-Ouest capable de désengorger le trafic massif des vallées alpines, de l'agglomération lyonnaise et du littoral (la ligne historique, datant du 19^e siècle, passait par le tunnel du Mont-Cenis, à plus de 1300 mètres d'altitude, impose le triplement des locomotives, et ne répond aucunement aux standards d'un fret compétitif, sûr et régulier).

Après certaines annonces du Gouvernement mentionnant une « pause » des nouvelles infrastructures, le Président de la République, conformément aux engagements internationaux pris par l'État, a réaffirmé le soutien plein et entier de la France à ce chantier, lors du Sommet franco-italien de Lyon le 27 septembre 2017.

D'un montant global de 8,6 milliards d'euros, le financement de la section transfrontalière du Lyon-Turin est assuré à 50 % par l'Union européenne, à 35 % par l'Italie et à 25 % par la France, soit 2,125 milliards d'euros à mobiliser sur 12 ans, jusqu'à 2030, ce qui revient à un budget français annuel inférieur à 200 millions d'euros pour une infrastructure d'intérêt européen.

Le Parlement français a ratifié le 22 décembre 2016 l'accord de lancement des travaux définitifs, de même que l'Italie, 2 jours plus tôt.

Aussi, il est nécessaire que la représentation nationale dispose d'une connaissance précise des crédits qui seront effectivement alloués au maître d'ouvrage TELT, au titre de la poursuite du chantier en 2018.