

**PRÉSIDENCE
DE Mme MARIE-HÉLÈNE AUBERT,
vice-présidente**

Mme la présidente. La séance est reprise.

2

**ACCORD FRANCE-ITALIE
POUR LA RÉALISATION D'UNE NOUVELLE
LIGNE FERROVIAIRE LYON-TURIN**

Discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin (n^{os} 3581 rectifié, 3599).

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Madame la présidente, madame la rapporteure de la commission des affaires étrangères, mesdames, messieurs les députés, le projet de ratification de l'accord franco-italien que nous soumettons à votre approbation concerne la nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin, qui constitue une composante majeure de la politique des transports mise en œuvre par le Gouvernement depuis juin 1997.

Nous conduisons en effet une politique de renouveau du transport ferroviaire visant à promouvoir un meilleur équilibre entre les différents modes de transport et à répondre ainsi aux exigences du développement durable.

Dans ce cadre, nous avons retenu comme objectif le doublement du trafic ferroviaire de fret au cours des dix prochaines années, et je répète qu'il ne s'agit là que d'une étape : dans les Alpes et les Pyrénées, en particulier, ce n'est pas du doublement dont il doit être question mais de la multiplication par quatre, cinq ou six. Nous avons également pour objectif le développement des modes de transport alternatifs à la route, plus sûrs et plus respectueux de l'environnement, ainsi que l'expérimentation et la généralisation du feroutage.

Ces orientations, qui concernent l'ensemble du territoire national, prennent un sens tout particulier pour la traversée des massifs sensibles que sont les Alpes et les Pyrénées.

Dans les Pyrénées, je le répète, car on l'oublie parfois, 4 % seulement du trafic terrestre de marchandises s'effectue par le rail, et donc 96 % par la route. Mais nous cherchons à faire évoluer les choses avec le projet de ligne mixte entre Perpignan et Figueras, qui sera mise en service en 2005, et la perspective d'une nouvelle traversée pyrénéenne pour le fret et le feroutage, dont le principe a été adopté au sommet franco-espagnol de Perpignan, en octobre dernier.

Dans les Alpes, la politique des transports revêt un caractère déterminant, compte tenu de l'importance des flux d'échanges, de l'environnement particulièrement sensible, de la concentration des trafics, des nuisances ressenties dans les vallées et, enfin, des problèmes de sécurité liés aux franchissements par tunnel.

Près de chez nous, la Suisse avait déjà pris la mesure des enjeux du franchissement des Alpes, enjeux d'autant plus forts que ce pays est, à l'image de la France ou de

l'Autriche, l'un de ceux où le transit européen des marchandises est le plus actif. En Suisse, la construction de deux nouveaux tunnels ferroviaires a ainsi été décidée : ceux du Lötschberg et du Gothard, qui seront mis en service en 2009 et en 2013.

La France s'est mobilisée sur le projet de ligne Lyon-Turin à partir de 1997, trouvant un écho croissant, auprès de l'Italie, au fur et à mesure des nombreuses rencontres entre nos deux pays. Ainsi avons-nous décidé, à l'occasion du sommet franco-italien de Chambéry, en octobre 1997 – cela fait quelque temps, mais j'y étais déjà –, l'engagement d'un important programme d'études pour le tunnel ferroviaire de base entre la France et l'Italie, pièce maîtresse de cette nouvelle liaison transalpine : le montant de l'enveloppe a été doublé, à hauteur de 300 millions de francs.

Ce tunnel, du côté français, est situé à l'extrémité d'un ensemble d'ouvrages d'accès dont les études sont activement poursuivies par Réseau ferré de France, avec le concours de la SNCF. Je citerai, par exemple, la ligne à grande vitesse entre Lyon et le Sillon alpin, ou encore les tunnels sous les massifs de la Chartreuse et de Belledonne, qui permettront de constituer un itinéraire performant vers l'Italie depuis la région de Lyon, pour les voyageurs, mais aussi et surtout pour les marchandises.

M. Michel Destot. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Par ailleurs, sans attendre la construction de ces nouveaux ouvrages, j'ai demandé à RFF, dès 1997, d'engager un programme de modernisation des lignes ferroviaires existantes, avec en particulier l'élargissement du gabarit des tunnels actuels.

La modernisation du réseau ferroviaire existant a pour objet d'accompagner la croissance du trafic, destinée à doubler en vingt ans, et de permettre, à court terme, à l'horizon 2005-2006, de doubler la capacité d'acheminement des marchandises vers l'Italie par le rail.

D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogation des premiers wagons Modalohr débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.

Les études réalisées entre 1998 et 2000 ont permis de confirmer la faisabilité technique du tunnel de base franco-italien et d'en préciser les principales caractéristiques.

Toutefois, l'accord définitif de l'Italie s'est avéré plus complexe à obtenir. Le Premier ministre, Lionel Jospin, qui s'est rendu à Chambéry le 19 janvier 2001, chez mon ami Louis Besson, alors ministre de logement, a exprimé une position déterminée et ambitieuse ; la France et l'Italie avaient une occasion historique de modifier profondément la nature de leurs échanges en choisissant un mode plus sûr et plus respectueux de l'environnement. Cette position s'est vu confirmée lors du sommet franco-italien, qui s'est tenu le 29 janvier 2001 à Turin.

Les gouvernements des deux pays ont arrêté les caractéristiques du projet et décidé sa mise en œuvre en signant un accord international. Je précise que, dans un premier temps, il avait été prévu que sa réalisation interviendrait à l'horizon 2015. Mais après avoir travaillé avec nos collègues italiens pour étudier les possibilités d'une réalisation plus rapide, c'est l'horizon 2012 qui a été retenu.

Notre détermination a donc porté ses fruits, et l'Europe elle-même en a reconnu le bien-fondé, notamment depuis la publication du Livre blanc de la Commission européenne à l'automne dernier.

L'accord entre les gouvernements français et italien prévoit une première phase de réalisation, comprenant un nouveau programme d'études finalisant le projet, son coût, et ses modalités techniques et financières de réalisation et la construction de ce que l'on appelle les « descenderies », qui mènent aux galeries de reconnaissance et préparent la réalisation de l'ouvrage proprement dit. Cette première phase est estimée à 371 millions d'euros, prise en charge, à parts égales, par la France et par l'Italie, avec le soutien de l'Union européenne, qui a prévu d'accorder au moins 100 millions d'euros à sa réalisation.

L'accord prévoit également de confier, sous l'égide de la Commission intergouvernementale Lyon-Turin, coprésidée désormais par Louis Besson, la mise en œuvre de la première phase à une structure constituée par les gestionnaires d'infrastructures des réseaux français et italien. La création de cette structure, dénommée « Lyon-Turin Ferroviaire » a été entérinée par un arrêté de septembre 2001. Déjà, les premiers appels d'offres des descenderies ont été préparés.

Ainsi, mesdames et messieurs les députés, les procédures ont bien avancé depuis un an, et lors du dernier sommet franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001, la France et l'Italie ont confirmé l'accélération des procédures liées au projet dont la réalisation devrait être effective dès 2012.

S'agissant de la section française, j'ai décidé, au nom du gouvernement, le 2 octobre dernier, à Lyon, de coordonner les procédures et la réalisation du tunnel sous la Chartreuse et de la ligne grande vitesse Lyon-Sillon alpin. L'avant-projet sommaire de Chartreuse est attendu dès ce printemps. RFF m'a transmis celui de la ligne grande vitesse Lyon-Sillon alpin 2001. Les discussions se poursuivent afin de boucler rapidement le financement.

Je sais pouvoir compter sur l'ensemble des élus alpins – c'est un problème qui les concerne très directement –, qui sont aujourd'hui représentés par M. Michel Destot et par M. Michel Bouvard, pour parvenir à un accord rapide entre l'État et les collectivités territoriales.

Votre soutien nous a été précieux, tout au long de ces quatre années d'efforts, pour lancer ce grand projet Lyon-Turin, qui constituera probablement l'un des plus grands, sinon le plus grand ouvrage du XXI^e siècle pour notre pays.

L'accord du 29 janvier 2001 a été transmis au Sénat italien vers le milieu de janvier 2002, et non approbation est imminente.

Le processus en cours, dans les deux pays conjointement, donnera toute sa valeur à l'accord que les gouvernements français et italien ont signé en janvier 2001, permettant d'engager le projet dans une phase concrète de réalisation.

C'est pourquoi le présent projet de loi, portant approbation de cet accord, vous est soumis aujourd'hui, et je ne doute pas de votre détermination à l'adopter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Bernadette Issac-Sibille, rapporteure de la commission des affaires étrangères.

Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure de la commission des affaires étrangères. Monsieur le ministre, vous nous avez annoncé ce qui pourrait être considéré comme des bonnes nouvelles... si elles se réalisent. En effet, la traversée des Alpes a toujours laissé dans l'histoire

le souvenir d'épopées héroïques, des éléphants d'Hannibal aux soldats de Napoléon. Le projet qui nous préoccupe aujourd'hui est assurément digne de ces précédents puisqu'il concerne la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin.

Le Gouvernement avait déjà envisagé ce projet au cours des années 1990, mais, dès 1986-1987, Charles Béraudier avait eu l'idée, comme président de la région, d'une telle ligne ferroviaire. Cette idée est donc depuis longtemps dans les esprits et nous pouvons nous réjouir de voir les choses arriver là où elles en sont.

Ce projet répond à une double nécessité, celle de développer un réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et d'offrir une alternative au trafic de poids lourds dans les Alpes. Cet objectif est devenu prioritaire, après la première catastrophe survenue le 24 mars 1999 dans le tunnel du Mont-Blanc, qui a mis en évidence les dysfonctionnements liés à la croissance du trafic routier de marchandises à travers les Alpes, et, quelques mois plus tard, après celle du Saint-Gothard en Suisse.

Au cours des dix dernières années, le projet Lyon-Turin s'est progressivement affirmé. La première étape fut celle de la création d'une structure intergouvernementale franco-italienne en janvier 1996, destiné à diriger les études nécessaires à la réalisation de l'ouvrage. Le présent accord, signé le 29 janvier 2001 comme vous venez de le rappeler, monsieur le ministre, est directement issu des conclusions des réflexions de cette conférence intergouvernementale. Il constitue la deuxième étape du projet, une étape elle aussi provisoire puisque cet accord renvoie explicitement à un avenant qui devra être adopté avant 2006 et qui précisera les modalités de réalisation des ouvrages définitifs. Un groupement européen d'intérêt économique franco-italien avait été institué sous le nom de Alpetunnel dès 1994 ; il a pris fin le 31 décembre 2001.

Au-delà de l'exploit technique qu'il représentera, ce projet dépasse par son enjeu celui d'une simple liaison ferroviaire. Il est absolument indispensable pour relier l'Europe occidentale à l'Europe orientale sinon, la liaison routière existant entre le Nord de l'Allemagne et Gênes, risque, à terme, de les couper l'une de l'autre.

La future ligne à grande vitesse Lyon-Turin permettra des gains horaires conséquents. Elle sera de nature à répondre à la croissance prévisible du trafic des voyageurs. Mais son intérêt ne réside pas d'abord dans la liaison voyageurs, qui à elle, seule ne justifierait pas des investissements aussi conséquents ; il est bien davantage dans la volonté de développer durablement le fret ferriviaire ainsi que dans la création d'une connexion entre les réseaux d'Europe occidentale, d'Europe centrale et orientale et de la péninsule italienne.

Elle représente également l'un des axes de la politique européenne. Le sommet d'Essen de décembre 1994 a ainsi inscrit la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin parmi les 14 projets d'infrastructures de transport européens prioritaires. Cela me semble tout à fait important. Mme Aubert a fait remarquer ce matin qu'il fallait que l'Europe prenne sa part de financement. L'inclusion de cette ligne parmi ces quatorze projets prioritaires devrait y contribuer.

La question du trafic des marchandises est devenue particulièrement aiguë dans la région transalpine. Globalement, sur les passages français des Alpes du Nord, les tonnages de marchandises ont été multipliés par quatre depuis 1970 : en 1997, ce trafic s'établissait à 12,7 millions de tonnes au tunnel du Mont-Blanc contre 12,6 au tunnel de Fréjus. Depuis la fermeture du tunnel du

Mont-Blanc, le trafic du tunnel de Fréjus est monté à 22 millions de tonne par an, ce qui représente un trafic annuel de poids lourds de 1,5 million de véhicules.

Je n'insisterai pas sur les inconvénients de ce développement du transport routier de marchandises. Mais le renforcement du fret ferroviaire ne peut se limiter à la construction d'infrastructures. Il demande également une politique plus globale alliant l'augmentation des péages des tunnels routiers pour les poids lourds, le contrôle de l'application de la législation sociale par les transporteurs routiers – la fatigue au volant est un facteur important d'accidents dans les tunnels – et une politique de qualité du service du fret ferroviaire de nature à modifier les comportements.

Cela dit, la levée de la saturation de la ligne ferroviaire constitue un préalable indispensable. À condition, évidemment, que la SNCF ne se mette pas trop souvent en grève...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous ne pouvez pas vous en empêcher !

Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure. Monsieur le ministre, vous savez bien ce que cela coûte.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il y a eu moins de grèves que sous le précédent gouvernement. Rappelez-vous celle de 1995 !

M. Michel Bouvard. C'est de l'histoire ancienne !

Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure. Mais toutes les grèves de la SNCF sont mauvaises, monsieur le ministre ! Et je n'ai pas parlé de gouvernement, mais des grèves de la SNCF !

La ligne actuelle Lyon-Turin a une capacité maximale de transport de 10 millions de tonnes de marchandises et elle est d'ores et déjà saturée. Des travaux de modernisation de cette ligne actuelle, décidés dans l'attente de la nouvelle ligne lors du dernier sommet franco-italien en janvier dernier à Turin, prévoient notamment la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire entre l'entrée de la Maurienne et Turin. Ce service comportera vingt ou trente navettes quotidiennes, ce qui permettra d'augmenter la capacité annuelle à 20 millions de tonnes de marchandises. La nouvelle ligne Lyon-Turin, qui offrira une capacité de 60 millions de tonnes de fret par an, constitue donc une réponse satisfaisante et crédible à la saturation récurrente de cet itinéraire. En effet, le trafic actuel s'élève à 10,1 millions de tonnes par an, et il atteindra, selon les prévisions, 20,1 millions de tonnes dès l'ouverture du tunnel, ce qui représente plus de 99 % d'augmentation.

La CIG a précisé dans son rapport du 15 janvier 2001 le tracé retenu pour la nouvelle ligne ferroviaire. Elle a justifié le choix de la vallée de la Maurienne et le val de Suse « compte tenu de la géographie et de l'utilisation historique de ces vallées comme un axe lourd de transport ».

Il y aura, comme on l'a dit, une partie française, une partie italienne et une partie franco-italienne. Le présent accord ne concerne que la réalisation des ouvrages de la partie franco-italienne, le reste de la liaison étant du strict ressort de chaque État, y compris à l'intérieur de la section internationale.

À l'intérieur de cette partie franco-italienne, les infrastructures prévues comprennent : un tunnel ferroviaire à double tube d'environ 52 kilomètres, ce qui est énorme, et, en Italie, un ensemble d'ouvrages de raccordement de ce tunnel à la ligne existante. Le coût total de ces infrastructures est estimé à 5,9 milliards d'euros.

Un organe commun a été créé, comme l'a rappelé M. le ministre. Dénommé LTF, sa création a été entérinée par un arrêté en date du 11 septembre 2001 sous la forme d'une société par actions simplifiée de droit français.

Le rôle de LTF est de conduire les études d'avant-projet – économiques, financières, environnementales – et les travaux de reconnaissance de la ligne ferroviaire sur la partie franco-italienne pour en proposer *in fine* le tracé définitif.

M. François Lépine, le président de LTF, nous a précisé que les premiers travaux entrepris seront le creusement de quatre descenderies dont la fonction sera de mieux préciser la nature des terrains et les conditions de creusement ; ces descenderies pourront, par la suite, servir de fronts d'attaque pour le creusement du tunnel ainsi que de galeries d'évacuation.

L'article 3 de la convention prévoit que les ouvrages pourront être réalisés par tranches fonctionnelles.

Il appartiendra également à LTF de faire des propositions concernant les modalités financières de réalisation et de concession de l'ouvrage. Il est néanmoins évident qu'en raison du coût des ouvrages, un financement uniquement privé n'est pas envisageable ; en conséquence, il faudra probablement trouver une formule associant le privé et le public.

Selon le rapport de la CIG du 15 janvier 2001, « la rentabilité du projet est difficile à quantifier précisément pour des motifs tenant à la taille de l'aire d'influence du projet (...) Une intervention budgétaire des États et des financements très longs, cohérents avec la durée de l'ouvrage, seront nécessaires ». Mais si elle ne doit pas être négligée, la rentabilité financière n'est pas la motivation première de ce projet.

La CIG sera assistée par deux comités prévus par le présent accord. Un comité de sécurité traitera spécifiquement de toutes les questions liées à la sécurité publique tandis qu'un comité des exploitants ferroviaires permettra d'associer les exploitants des réseaux ferroviaires français et italiens au débat sur les études et conclusions remises à la CIG.

Le coût global des études et travaux de la première phase est estimé à 371 millions d'euros, qui seront pris en charge pour moitié par chacun des deux pays. Il est prévu – et vous nous l'avez confirmé, monsieur le ministre – une contribution communautaire de 50 millions d'euros pour chacun des deux États, dont le versement s'établira de 2002 à 2006.

Initialement, l'achèvement total du projet était prévu pour 2015. Monsieur le ministre, vous avez parlé de l'horizon 2012. J'espère que vous serez entendu.

Les perspectives offertes par cette nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin sont de nature à satisfaire les préoccupations en matière d'environnement et de sécurité, qui furent à l'origine du projet. Nous nous félicitons particulièrement que le présent accord prévoit spécifiquement une meilleure association des collectivités territoriales françaises et italiennes à l'avancement des études et des travaux, et même, pour ce qui concerne la région Rhône-Alpes, aux travaux de la CIG.

L'atmosphère est aujourd'hui consensuelle autour des grands principes de ce projet, qu'il convient maintenant – et c'est là que les difficultés vont peut-être commencer – de traduire dans la réalité. La qualité des travaux préparatoires sera une garantie de celle de la réalisation définitive.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à adopter sans plus tarder ce projet de loi.

J'exprimerai néanmoins une petite inquiétude à propos des articles 7, 8, 9 et 12. L'article 7 mentionne : « la durée du présent accord », sans donner plus de précision.

Les dispositions législatives et réglementaires de l'article 8 paraissent un peu floues et Dieu veuille qu'elles ne posent pas de problème. La région Rhône-Alpes et les collectivités locales seront-elles vraiment associées à la CIG ? Quels seront leurs pouvoirs ?

M. Jean-Pierre Soisson. Qui paiera ?

M. Pascal Clément. On n'en veut pas !

Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure. Voilà pour-quoi je pose la question...

Enfin, nous voudrions avoir des précisions sur les délais de règlement des différends prévus à l'article 12.

Néanmoins, si nous obtenons des réponses satisfaisantes à ces questions essentielles, il conviendra de voter ce projet tout à fait intéressant.

Discussion générale

Mme la présidente. Dans la discussion générale, la parole est à M. Michel Destot.

M. Michel Destot. Madame la présidente, mes chers collègues, l'accord qu'il nous est demandé d'approuver a pour objet de permettre la réalisation de la section internationale du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, dont l'ouverture est prévue en 2012 – l'autoroute ferroviaire sera mise en service dès 2006 – grâce au percement d'un tunnel de base à double tube de 52 kilomètres et la construction d'un terminal de transbordement à Aiton du côté français et à Orbassano du côté italien. L'idée qui gouverne ce projet très ambitieux est de transférer vers le rail de 20 % à 30 % du trafic poids lourds, soit plus de 200 000 camions par an, sans oublier la très importante partie voyageurs. On mesure donc l'importance de ce projet dont dépendent le développement de cette région de l'Europe et, sur un plan économique, les transferts entre la France et l'Italie. Nous ne pouvons pas concevoir, en tout cas de mon point de vue, que l'Europe ne soit pas celle des régions et des villes, et, à ce titre, ce projet est un symbole.

J'ajoute qu'il offre une perspective de développement à notre région qui bénéficiera des échanges avec l'Italie du Nord et de la proximité des aéroports de Satolas - Saint-Exupéry et de Paris.

Nous nous félicitons que la décision ait été prise de construire une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre ces deux pays pour le transport du fret et des voyageurs. Cette décision, qui s'ajoute à celle du Gouvernement de développer le feroutage, permettra de lutter contre l'insuffisance des structures existantes pour faire face au transit des marchandises entre nos deux pays.

Les gouvernements français et italien ont décidé d'engager une nouvelle politique des transports dans les Alpes dès 1990, au sommet franco-italien de Nice et ils ont confirmé cette volonté lors du sommet de Chambéry du 3 octobre 1997. Ces accords prévoyaient de transférer vers le fer une part croissante du trafic de marchandises entre les deux pays, objectif qui avait renforcé leur détermination de faire avancer le projet de liaison transalpine.

Les catastrophes des tunnels du Mont-Blanc et du Tauern ont rendu encore plus nécessaire la réalisation rapide de cet objectif, notamment pour des raisons de sécurité. Ces deux événements dramatiques ont certainement accéléré la prise de conscience. La route, qui transporte aujourd'hui 80 % des 30 millions de tonnes de marchandises transitant entre la France et l'Italie, ne

peut, même après la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, contenir le doublement du fret attendu d'ici à vingt ans.

Certes, le trafic des marchandises, notamment entre la France et l'Italie, est primordial pour ces deux pays et pour l'Europe, mais la prédominance du transport routier est encore plus insupportable dans les massifs montagneux que dans d'autres régions.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Michel Destot. Cela a été pris en compte par les deux gouvernements. La convention vient en effet compléter le programme ambitieux de développement du transport ferroviaire dans le Nord des Alpes, engagé avec la décision que vous avez prise, monsieur le ministre, avec le Premier ministre, de lancer dès 2002 un service d'auto-route ferroviaire sur la liaison existante. La réalisation d'une infrastructure aussi importante prend du temps mais sa mise en service en 2015 ne pouvait satisfaire les besoins immédiats de la population concernée en termes de rééquilibrage entre la route et le rail. Le groupe socialiste se félicite par conséquent que cet accord comporte des mesures plus rapidement réalisables.

Le projet est souhaité par la population et les élus...

M. Pascal Clément. Pardon ?

M. Michel Destot. ... qui, vendredi dernier, au sein de la conférence des maires des villes centres des agglomérations de Rhône-Alpes, ont encore réaffirmé leur volonté de donner la priorité absolue aux projets Satolas - Saint-Exupéry et TGV Lyon-Turin.

La réalisation de la liaison Lyon-Turin est désormais en bonne voie et je souhaite aborder deux points qui me paraissent primordiaux.

Premièrement, le projet doit impérativement permettre d'offrir une capacité annuelle de transport ferroviaire vers l'Italie de quarante millions de tonnes de marchandises afin de faire face à la croissance du trafic.

Deuxièmement, il convient de rappeler l'importance que nous attachons à l'amélioration rapide du raccordement des principales villes de la région, notamment Roanne et Saint-Étienne – vous devriez y être sensible monsieur Clément –, aux lignes nouvelles à grande vitesse et à l'aéroport de Saint-Exupéry pour préserver l'équilibre régional et l'ouverture de la région Rhône-Alpes vers l'Ouest.

Il s'agit donc d'un projet remarquablement intelligent qui associe tous les aspects du transport : le fret à court, moyen et long terme et le trafic voyageurs régional, national et international. Je veux rappeler, ici, que la première section de la liaison du Lyon-Turin permet le maillage de toutes les villes de Rhône-Alpes autour de la ligne TGV et de l'aéroport de Saint-Exupéry et leur assure, dans des conditions performantes, une liaison avec Paris. Ainsi Grenoble serait à deux heures trente de Paris, ce qui permet d'effectuer le trajet aller-retour dans la journée sans fatigue excessive. Cette nouvelle donne représente un véritable coup de fouet pour les agglomérations grenobloise et chambérienne si longtemps enclavées. Ce projet a su fédérer progressivement toutes les collectivités fortement engagées politiquement et, demain, financièrement.

M. Pascal Clément. Sûrement pas ! Le maire de Grenoble paie, monsieur le maire ?

Mme la présidente. Monsieur Clément, vous prendrez la parole par la suite.

M. Pascal Clément. Il énonce des contrevérités, madame la présidente !

M. Michel Destot. Il présente également une dimension environnementale exceptionnelle.

J'insiste enfin sur le fait que ce projet est la seule voie crédible pour augmenter significativement, dans des conditions économiques stables, le trafic fret et protéger les vallées alpines en attendant la généralisation des transports par conteneurs à un horizon plus lointain. Augmenter considérablement la part du rail dans les liaisons entre la France et l'Italie – qui est, je le rappelle, d'à peine 25 % aujourd'hui – nécessite la mise en place d'un financement que nous souhaitons le plus rapide possible.

La facture, estimée à 11 milliards d'euros, est comparable à celle des grands tunnels d'autoroutes ferroviaires, comme celui du Saint-Gothard. Concernant la liaison Lyon-Turin, le financement des études et des travaux de la première phase du projet sur la partie franco-italienne ainsi que celui des études générales de la section internationale sont pris en charge à parts égales par la France et l'Italie. Outre les financements nationaux, l'Union européenne doit concourir à la réalisation du projet ; des subventions au titre des réseaux transeuropéens ont été demandées.

L'approbation de l'accord marquerait ainsi le commencement d'une politique européenne des transports plus respectueuse des citoyens et de l'environnement.

La signature de cette convention s'inscrit dans le cadre plus général d'une évolution de la politique des transports depuis 1997. Le Gouvernement a en effet mené dans ce domaine une politique qui repose à la fois sur le rééquilibrage de l'offre entre les deux modes de transport concurrents que sont le rail et la route et sur leur régulation. Cette nouvelle politique va désormais trouver son expression dans les schémas multimodaux de services collectifs de transports, qui fixent l'objectif d'un doublement du trafic ferroviaire de fret au cours des dix prochaines années et donnent la priorité aux modes alternatifs à la route pour les transports urbains et interurbains. L'élu de Rhône-Alpes que je suis, et plus encore peut-être le président du GART, ne peut que s'en féliciter.

S'agissant du financement, qui fera l'objet de discussions entre les différentes collectivités de Rhône-Alpes, je ne doute pas que, pour la partie française, il sera bientôt bouclé. Pour cela, il faudra tirer parti, pour ce qui concerne le fret, des dividendes du pôle multimodal alpin mis en place aujourd'hui et examiner quelle pourrait être la contribution, pour la ligne grande vitesse, des collectivités locales concernées, notamment celles du Rhône, de l'Isère et de la Savoie. Je suis certain que, sur un projet aussi ambitieux, nous parviendrons à un accord global.

Au total, ce projet constituera sans doute un exemple remarquable de coopération réellement européenne. La logique même du projet mérite, autant que son importance financière, d'être relevée. Elle prouve que l'Europe des régions, l'Europe des villes, et pas seulement l'Europe des nations, est bien en marche.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, le groupe socialiste votera le projet de loi autorisant l'approbation de la convention. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Madame la présidente, monsieur le ministre, le groupe RPR a demandé que la ratification par le Parlement de l'accord entre la France et l'Italie pour la réalisation d'une ligne nouvelle ferroviaire entre Lyon et Turin ne soit pas examinée selon la procédure simplifiée. En effet, l'importance de cet accord pour les

échanges entre nos deux pays, pour les transports et l'environnement dans le massif alpin méritait que l'on rappelle les étapes qui ont mené à ce projet.

L'examen de ce texte est également l'occasion non seulement d'obtenir du Gouvernement des réponses concernant les moyens qu'il compte engager pour respecter les objectifs de l'accord, mais aussi d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur l'impact de ces décisions sur les territoires concernés.

Sans vouloir me livrer à un travail d'historien, je souhaite rappeler que la dernière liaison ferroviaire entre le versant français et le versant italien des Alpes a été décidée il y a plus d'un siècle et demi par Camille Benso, comte de Cavour, Premier ministre du roi de Piémont-Sardaigne et duc de Savoie, alors que les Savoyards éli-saient encore des députés au Parlement de Turin. C'est ainsi que fut creusé le tunnel du Mont-Cenis, qui assure aujourd'hui le transit par le rail d'un peu plus de 10 millions de tonnes de marchandises, soit 15 % du fret ferroviaire exporté de France, faisant de Modane le premier point d'échanges avec l'étranger.

Il aura fallu ensuite attendre un siècle pour que soient ouverts le tunnel routier du Mont-Blanc, à une époque où l'explosion des transports de marchandises par la route n'avait pas encore eu lieu, puis quelques années plus tard, en 1980, celui du Fréjus, intégrant cette nouvelle donne.

En 1988, les premiers contacts sont pris entre la SNCF et les *Ferrovie dello Stato* pour mener une réflexion sur la création d'une ligne nouvelle grande capacité et grande vitesse entre Lyon et Turin.

La croissance régulière du trafic de marchandises par la route, plus rapide que la progression de ce trafic par le rail, qui a aussi existé, il faut le souligner, a fait prendre conscience très tôt aux élus du massif alpin, où le trafic a quintuplé depuis 1970, de l'intérêt d'un rééquilibrage entre les modes de transport. C'est la raison pour laquelle, à partir de décembre 1990, date à laquelle la liaison Lyon-Turin a figuré parmi les quinze maillons clés du réseau européen de trains à grande vitesse, de nombreux élus, notamment du conseil général de la Savoie, ont souhaité que soit ajoutée à ce projet une composante fret, une première délibération ayant été prise dans ce sens et adoptée à l'unanimité dès 1992.

En octobre 1991, le sommet franco-italien de Viterbe décide le lancement d'une étude de faisabilité sur la liaison transalpine, nécessitant la construction d'un tunnel de 52 kilomètres.

En novembre 1992, le sommet franco-italien de Paris approuve la constitution d'un comité de pilotage ayant pour mission de valider les études.

En novembre 1993, à Rome, l'accord pour la création d'un groupement d'intérêt économique européen pour les études – Alpetunnel – marque une étape décisive. Dès cette époque, la double vocation du tunnel, voyageurs et marchandises, est clairement affirmée.

En décembre 1994, le sommet franco-italien d'Aix-en-Provence aboutit au premier engagement financier significatif en prévoyant un programme d'études de 800 millions de francs. L'Europe valide, elle aussi, le projet en l'inscrivant, lors du sommet d'Essen de décembre 1994, parmi les quatorze grands projets d'infrastructures européennes après que le ministre des transports, votre prédécesseur, Bernard Bosson, a annoncé, ici même, le 22 avril 1994, que des démarches avaient été entreprises dans ce sens au sommet de Corfou.

Quelque temps auparavant, à l'occasion de la discussion de la loi d'aménagement du territoire de 1995, dite loi Pasqua, je faisais adopter, avec plusieurs collègues

du massif alpin, de toutes sensibilités, un amendement préconisant la mise en œuvre de modes de transport adaptés dans les zones à l'environnement fragile, notamment les Alpes et les Pyrénées.

En octobre 1997, lors du sommet de Chambéry, votre gouvernement, monsieur le ministre, confirme le projet de liaison transalpine et décide de consacrer aux études supplémentaires 350 millions de francs sur trois ans.

Tout semble aller pour le mieux à cette époque. Néanmoins, il y aura un raté : la remise, en mars 1998, du fameux rapport Brossier sur la politique des transports dans les Alpes, commandé par vous-même à votre arrivée, ce qui était légitime, le 11 septembre 1997. Ce rapport fait l'effet d'une douche froide pour l'ensemble des élus du massif alpin, français comme italiens qui, réunis au sein de la conférence des Alpes franco-italiennes – CAFI –, regroupant les départements français frontaliers, les provinces italiennes frontalières et la région autonome du Val d'Aoste, en condamnant les conclusions.

— En effet, le rapport estime non seulement que l'auto-route ferroviaire telle qu'elle est proposée par la SNCF dans le cadre du projet Lyon-Turin est chère, mais surtout que la capacité des tunnels routiers du Fréjus serait de 48 millions de tonnes et celle du Mont-Blanc de 20 millions de tonnes, en respectant l'environnement, ajoute-t-on. Or, en 1996, année de référence, les volumes de trafic sont de 12,4 millions de tonnes au Fréjus, soit quatre fois moins, et de 12,6 millions de tonnes au Mont-Blanc, soit presque deux fois moins.

— Le rapport insiste aussi sur l'impact des décisions suisses, prises en 1994, pour accompagner le lancement du programme Nouvelles liaisons ferroviaires alpines et les nouveaux tunnels du Loetschberg et du Saint-Gothard. En clair, il estime que la capacité des tunnels routiers français est suffisante et qu'il faut attendre 2006 pour évaluer la part du trafic capté par la Suisse. Il ajoute même : « Ce n'est qu'en 2017 que l'insuffisance de capacité des ouvrages existants pourrait justifier la réalisation d'une nouvelle percée. » Ces conclusions, je vous l'accorde bien volontiers, monsieur le ministre, vous ne les avez pas faites vôtres.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est cela qui est important !

M. Michel Bouvard. Le doute a cependant existé quelque temps quant à la volonté du Gouvernement de mener l'intégralité du projet à son terme car, le 3 février 1999, ici même, alors que sont évoqués les schémas de transport dans le cadre de l'examen du projet de loi d'aménagement du territoire, Mme Voynet, exaspérée par notre insistance à demander que soient inscrites dans ces schémas les autoroutes ferroviaires pour le transport des marchandises dans les Alpes et dans les Pyrénées, nous a répondu que ces autoroutes n'étaient pas au point et que l'État n'avait pas 65 milliards à mettre dans la liaison Lyon-Turin. Cela figure au *Journal officiel*.

M. Pascal Clément. C'est vrai !

M. Michel Bouvard. C'était quelques jours seulement avant la catastrophe du Mont-Blanc qui, chacun en convient, a été un révélateur puissant de la fragilité des échanges dans le massif alpin et de l'urgence de la réalisation de la liaison Lyon-Turin. Heureusement, nous avons évité la thrombose grâce à l'engagement de la construction de l'autoroute de Maurienne en juin 1993. Lors de la réunion de la CIG, il n'est plus question du rapport Brossier, qui s'ajoutait aux rapports Legrand, Bianco et Besson, car il est vrai que de nombreux rapports ont été commandés sur les traversées alpines.

Le calendrier s'accélère. En septembre 1999, le sommet franco-italien de Nîmes confirme l'intérêt du projet. En octobre 2000, le protocole transport de la convention alpine, dont la première version date tout de même du 7 juin 1994, est signé. Et, en janvier 2001, le sommet franco-italien de Turin a lieu et nous discutons aujourd'hui de ses conclusions.

Si j'ai pris la peine de ce rappel un peu long, c'est parce que je souhaite qu'il soit bien établi que ce projet est né d'abord de la volonté collective et unanime des élus du massif alpin, qui l'ont porté. Et il faut avoir l'honnêteté de reconnaître, monsieur le ministre, que les ministres des transports d'hier, Bernard Bosson, Bernard Pons, comme vous-même, ont fait partie de ceux qui se sont le plus mobilisés pour faire avancer ce dossier face au scepticisme d'un certain nombre de leurs collègues et à l'hostilité du ministère des finances.

Cependant, l'accord franco-italien constitue une étape décisive mais pas suffisante, car il nous reste maintenant à assurer le financement du projet, notamment celui de sa partie franco-française, composée de deux tronçons : le premier, situé entre le Sillon alpin et Saint-Jean-de-Maurienne relève de l'accord, le second, situé entre Lyon et le Sillon alpin, n'en fait pas partie.

— J'en viens donc aux interrogations. La première concerne la mise en œuvre de la première section puisque les voies nouvelles de cet itinéraire sont déjà saturées. Son financement a fait l'objet d'une mission diligentée par vous-même. Vous avez ainsi confié à M. Gressier le rôle d'organiser un tour de table financier avec les collectivités territoriales de Rhône-Alpes – région, départements, communautés d'agglomération et urbaines – pour financer plusieurs opérations parmi lesquelles on trouve, outre l'autoroute A 41 section Saint-Julien-en-Genevois – Cruseilles, l'autoroute A 48 Ambérieu-Coiranne et l'autoroute A 89, chère à notre collègue Pascal Clément, Balbigny-La Tour-de-Salvagny, des infrastructures ferroviaires : la modernisation de la ligne du Haut Bugey entre Bourg et Bellegarde, la ligne grande vitesse Lyon – Saint-Exupéry – Sillon alpin, le tunnel de fret sous le massif de la Chartreuse, ainsi que la valorisation des itinéraires de fret vers le tunnel du Mont-Cenis.

S'agissant du ferroviaire, seuls 25 millions, sur les deux milliards nécessaires à la modernisation de la ligne actuelle, ne sont pas financés. Par contre, l'État attend un partenariat, non seulement pour assurer le financement au-delà de 2006, mais aussi et surtout afin de financer, d'une part, la section de ligne nouvelle Lyon – Saint-Exupéry – Chambéry, pour laquelle on sollicite les collectivités à hauteur de quatre milliards sur douze, et d'autre part, le tunnel de fret, pour lequel on nous sollicite à hauteur de un milliard sur six.

Je souhaite donc saisir cette occasion, monsieur le ministre, pour dire au Gouvernement que si les collectivités ne sont pas hostiles au financement d'une partie de la ligne nouvelle voyageurs, sur des bases qui doivent être comparables à la répartition effectuée entre l'État, RFF et les collectivités de l'Est, après contribution de l'Union européenne, pour le TGV Est, la réalisation de l'infrastructure fret relève, à notre sens, de la seule compétence de l'État.

Pour la ligne marchandise, le tunnel fret sous la Chartreuse doit également être pris en charge par l'État.

Puisque vous nous avez sollicité tout à l'heure, je vous indique que vous pouvez compter sur nous. Encore faut-il, pour avoir une discussion claire sur ce sujet, que nous soyons d'abord d'accord sur le coût des ouvrages. Il est en effet passé, pour la ligne nouvelle Saint-Exu-

péry – Chambéry, de 9,2 milliards de francs dans le dossier de consultation d'août 1997, à 10,46 milliards dans le dossier de consultation de juin 2000, puis à 12 milliards dans le rapport de la mission Gressier.

Pour le tunnel sous la Chartreuse, les coûts sont différents, mais ils varient surtout selon que l'on prévoit un tube ou deux.

Il faut également assurer la transparence sur la part que prendra en charge RFF, envisagée à 1,6 milliard de francs par M. Gressier, alors qu'elle était évaluée à 2,3 milliards de francs en 2000. Or, compte tenu du fait que le TRI du projet de ligne nouvelle Lyon - Saint-Exupéry – Chambéry est supérieur de 8 % à celui du TGV-Est, le financement de RFF devrait être au moins aussi important.

Nous voudrions aussi une position claire quant à la réalisation du tunnel sous Belledonne, partie intégrante du projet dont nous discutons aujourd'hui.

C'est à ces seules conditions que les discussions pourront se poursuivre, mais il faudra, bien évidemment, que la contribution des collectivités tienne compte des ressources de chacune, mais aussi de leurs engagements, certaines ayant déjà contracté avec l'Etat pour le financement de travaux d'infrastructures. Tel est par exemple le cas, dans le cadre de l'action de sécurisation et d'amélioration des routes nationales en montagne, avec le département de la Savoie pour la RN 90.

Parmi les solutions à mettre en œuvre pour le financement, la contribution du pôle autoroutier alpin constitue une réponse centrale. Lors de la dernière rencontre intervenue avec M. Gressier, nous avons suggéré la possibilité pour RFF de contracter un emprunt gagé par une contribution du pôle autoroutier. Une telle solution ne serait pas contradictoire, à mon sens, avec la loi ayant créé RFF, dès lors que l'emprunt serait gagé. Dans ces conditions, il serait possible d'aller au-delà d'un simple apport en capital, ce qui pourrait faciliter la mise en service d'une solution rapide pour le bouclage financier.

Nous attendons également, monsieur le ministre, que vous nous précisiez quelles parts des financements issus de l'ouverture du capital d'Autoroutes du Sud de la France seront affectées au projet.

M. Pascal Clément. Zéro !

M. Michel Bouvard. Vous m'avez en effet répondu à une question que je vous avais posée dans cet hémicycle, que tel serait le cas.

M. Pascal Clément. Tout a déjà été utilisé ! Les présidents des conseils généraux le savent bien !

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, je ne serais pas complet – je vais en finir, madame la présidente...

Mme la présidente. Oui, je vous prie de conclure.

M. Michel Bouvard. ... en vous remerciant de m'avoir accordé un délai de grâce – si, dans mon propos, je n'évoquais pas la modernisation de la ligne classique, indispensable pour répondre à l'accroissement du trafic fret, dans l'attente de la réalisation du nouveau tunnel de base, l'objectif étant de passer de dix à vingt millions de tonnes pour le tunnel du Mont-Cenis.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Absolument !

M. Michel Bouvard. Néanmoins, cet accroissement du trafic s'accompagnera, il ne faut pas le nier, d'une aggravation des nuisances sonores provoquées par une infrastructure mise en place il y a un siècle et demi, à proximité des habitations.

Des études acouphènes financées par RFF sont achevées pour certaines sections ou engagées pour d'autres. Nous souhaitons, pour garder l'adhésion de la population au projet, que les travaux de protection phonique soient intégralement financés dans le cadre de l'ouvrage et que l'on n'aille pas, comme on l'envisage aujourd'hui, solliciter les communes riveraines pour payer une partie des ouvrages au travers des impôts locaux de leurs habitants.

Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure. Très bien !

M. Michel Bouvard. Enfin, monsieur le ministre, votre collègue Yves Cochet m'a répondu hier matin que la vallée de la Maurienne, avec ses 40 000 habitants, pour laquelle l'impact du chantier sera également important, pourra bénéficier d'une procédure d'accompagnement dite « procédure grand chantier ». Cela est indispensable si l'on veut que ce chantier attendu et espéré, n'ait pas des effets pervers sur l'économie locale en débauchant les salariés de telle ou telle entreprise ou en instaurant des tensions insupportables dans le secteur du logement.

Le groupe RPR votera donc cet accord conclu avec la République italienne lors du sommet de Turin, auquel M. le Président de la République lui-même a contribué. Nous souhaitons toutefois poursuivre les discussions avec vous pour que le calendrier que vous avez envisagé d'avancer à 2012, ce qui satisfait tous les élus du massif alpin, puisse être tenu, mais cela suppose, je le répète, que soit assurée la transparence dans les relations financières avec l'Etat sur ce dossier, ainsi qu'une répartition équitable des financements en fonction des capacités de chacun.

Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Clément.

M. Pascal Clément. Monsieur le ministre, tant Mme la rapporteure que les différents intervenants ont souligné l'intérêt de ce projet ambitieux qui figure parmi les quatorze grands projets européens arrêtés lors du sommet d'Essen, en 1994. Pris sous ce seul angle, il ne mériterait pas les commentaires que je vais formuler et il recueillerait de ma part une adhésion évidente. En effet, il est plus qu'heureux que quatorze grands projets, dont le TGV Lyon-Turin, aient été décidés dans l'intérêt de l'Europe et des pays traversés par ces équipements. Malheureusement, la question n'est plus là lorsque l'on descend dans le détail et, puisque l'heure est aux bilans, je vais, ramenant le problème à la région Rhône-Alpes, rappeler comment les choses ont évolué depuis quelque temps.

Je dois d'abord souligner que nous avons des relations malheureuses avec vous, monsieur le ministre, parce qu'elles se sont peu à peu fondées sur un chantage financier pour la réalisation de toutes les infrastructures envisagées chez nous.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais non ! Tout cela est excessif !

M. Michel Destot. C'est l'un des meilleurs ministres de l'équipement que l'on ait jamais eus !

M. Pascal Clément. Vous avez eu une idée qui, malheureusement pour les autres régions, a réussi : elle a consisté, pour le TGV Est, à obtenir des régions et des départements traversés une participation financière élevée. J'ai même cru comprendre que le Luxembourg avait également participé. Tout heureux de la réussite de cette martingale, vous avez décidé de l'appliquer à tous les équipements dans les autres régions françaises. Or c'est là que le bât blesse, car je suis profondément choqué que

l'État ne soit pas capable d'assurer ses compétences, s'agissant d'infrastructures internationales. Je vais m'expliquer.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je vous répondrai !

M. Pascal Clément. Je veux d'abord revenir sur le TGV Lyon-Turin, qui a l'air de plaire au maire de Grenoble.

M. Michel Destot. Oui !

M. Pascal Clément. J'ignore quel financement sa ville va accorder à ce projet.

M. Michel Destot. On y contribuera !

M. Pascal Clément. En revanche, je sais qu'il est demandé à tous les départements, par la région Rhône-Alpes qui répercute votre exigence, de participer au financement de l'opération.

M. Michel Destot. La région s'est engagée !

M. Pascal Clément. Autant le bon sens m'incline à penser, notamment depuis l'accident sous le tunnel du Mont-Blanc, qu'une ligne de fret supplémentaire est indispensable, autant j'estime, comme nombre d'élus, qu'il n'est pas pour autant nécessaire de prévoir une ligne à grande vitesse. Pourquoi les marchandises devraient-elles être transportées à 300 km/h ?

M. François Loncle, *président de la commission des affaires étrangères.* Demandez des locomotives à vapeur !

M. Pascal Clément. Certes, si l'on prévoyait une ligne de fret supplémentaire avec le tunnel sous la Chartreuse, cela coûterait cher, mais, comme l'a très justement souligné Michel Bouvard, cette réalisation relèverait de la compétence de Réseau ferré de France. Cette entreprise, ne serait-ce qu'en raison de ce qui s'est passé récemment, trouverait les moyens nécessaires, peut-être en obtenant des dotations de l'État, puisqu'il ne faut plus l'endetter.

— Pour ce qui est des voyageurs, je me suis informé sur les potentialités d'une telle ligne et j'ai été stupéfié par les réponses obtenues. D'ailleurs, qui pourrait croire que des dizaines de milliers de Turinois ou, en général, d'Italiens viendront quotidiennement à Lyon ? En réalité, il s'agira de quelques centaines ; et encore suis-je large pour ne pas paraître systématique, car je pense que ce ne sera que deux ou trois cents voyageurs par jour.

M. Michel Destot. C'est du transport intercités, mon cher collègue !

M. Pascal Clément. Ramenez donc le coût de ce TGV au nombre de voyageurs transportés ! A cet égard, je reprends à mon compte la remarque formulée par Mme Voynet et rappelée par Michel Bouvard, selon laquelle on peut se demander si la France a les moyens de se payer une infrastructure de 77 milliards de francs pour quelques centaines de voyageurs par jour !

M. Michel Bouvard. La Suisse a engagé toute seule 120 à 130 milliards de francs !

M. Pascal Clément. Après tout, si l'État veut en décider ainsi, c'est son affaire, mais je tiens à ce que l'on mette à part le Parlement et les instances élues régionales !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous êtes donc étatiste !

M. Pascal Clément. J'avais pourtant cru comprendre qu'il n'en avait pas les moyens, surtout au regard des problèmes que nous avons rencontrés dans notre région Rhône-Alpes en la matière.

Ainsi, pour les tronçons autoroutiers en cours de réalisation dans la région et que Michel Bouvard a cités, vous avez appliqué votre fameuse martingale en disant aux élus des départements qu'il fallait payer pour obtenir ces réalisations !

A propos des autoroutes, je vais faire un petit rappel qui n'est pas qu'humoristique, mais il ne vous vise nullement, monsieur le ministre, parce que nous savons, depuis que nous vous connaissons, que vous êtes favorables aux autoroutes. Malgré tout, vous n'êtes pas seul dans le Gouvernement pluriel.

Juste avant les dernières élections régionales, le Gouvernement français, auquel vous apparteniez déjà, a fait savoir qu'il suspendait les projets de construction des autoroutes. Pour le département de la Loire, cette décision concernait l'A 45 et l'A 89. Elles étaient froidement supprimées, pour des raisons du plus haut intérêt national : essayer de gagner les élections régionales avec les Verts !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas du tout !

M. Pascal Clément. C'était honteux : vous avez renoncé à réaliser les autoroutes A 45 et A 89 pour des raisons politiciennes. Cette situation était tellement honteuse que, en ma qualité de président du conseil général de la Loire, j'ai voulu lancer un grand emprunt international pour assurer leur construction. J'ai obtenu l'accord de M. Raymond Barre, du président de région et des présidents des conseils généraux des départements concernés, mais il fallait une loi. Or vous avez fait savoir que tout cela n'était pas convenable.

Nous avons donc attendu les élections – dont je ne commente pas les résultats – puis, bizarrement, les autoroutes sont revenues sur le devant de la scène. Nous pensions alors avoir vécu le plus dur. Pas du tout ! Car c'est à ce moment que vous nous avez demandé de payer. J'en reviens au TGV Lyon-Turin.

A son propos, la présidente du conseil régional a fait savoir récemment – elle l'a même déclaré à Roanne, dont le député-maire est présent cet après-midi – qu'elle n'accepterait de participer au financement des autoroutes concernant notre département que si le conseil général de la Loire acceptait de financer la réalisation du TGV Lyon-Turin. Eh bien, jamais, au grand jamais nous ne le financerons et je vais vous dire pourquoi !

— D'abord, cela est politiquement impossible dans le département de la Loire alors que rien n'est prévu pour améliorer la liaison ferrée entre Lyon et Saint-Etienne, la plus ancienne de France, qui transporte quotidiennement 18 000 passagers. En l'on voudrait que nous engagions des millions pour aider au financement d'une ligne TGV Lyon-Turin qui n'en recevra que deux ou trois cents par jour ? Visiblement, on préfère s'occuper de beaux et grands projets internationaux flatteurs pour notre image, et ne rien faire pour améliorer la vie de milliers de Français qui prennent le train tous les jours pour aller travailler. Qui s'occupe donc des gens modestes dans ce pays ? La question mérite d'être posée.

Il n'est pas pensable d'imposer aux contribuables de mon département de financer un projet qui leur est complètement étranger alors que rien n'est prévu pour une liaison qui les intéresse au quotidien.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je vais vous répondre et vous allez m'entendre !

M. Pascal Clément. Et tant pis si nous n'avons pas nos autoroutes puisque l'on veut lier les deux financements !

Monsieur le ministre, soit la France a les moyens – ce dont je doute puisque vous n'êtes pas capables de réaliser les autoroutes – et elle peut financer ce projet, et la convention sera respectée, soit elle n'a pas ces moyens et il convient de faire des choix. Or, en ce cas, la priorité n'est certainement pas le TGV Lyon-Turin : elle doit être donnée d'abord au fret, puis aux autoroutes.

Par ailleurs, à chacun son métier : les départements et les régions ne doivent financer que ce qui relève de leurs compétences en application des lois de décentralisation, l'État assurant le financement de ce qui ressortit aux communes, sinon je ne vois pas pourquoi nous aurions un ministre de l'équipement et des transports. S'il ne vous appartenait désormais que d'animer des réunions placées sous l'autorité d'un ingénieur général pour trouver des crédits ailleurs que dans la poche de l'État, cela serait une nouveauté en matière de responsabilités ministérielles, mais tel n'avait jamais été le cas jusqu'à présent.

Telle est la situation : soit vous renoncez à faire payer les collectivités locales, soit vous vous limitez à celles qui le voudront, mais sans mettre en péril les projets que les autres veulent financer et réaliser.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Là, vous vous adressez à M. Bouvard, pas à moi !

M. Pascal Clément. Je ne voulais pas le contredire mais vous m'y poussez. En effet, M. Gaymard, président du conseil général de Savoie que j'ai interrogé à ce propos il y a un quart d'heure, m'a assuré qu'il ne paierait rien.

Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure. M. Bouvard a dit qu'il approuvera la convention, mais il n'a pas parlé du paiement !

M. Michel Bouvard. Nous ne financerons pas ce type de projet !

M. Pascal Clément. Je sais aussi que le département du Rhône, qui n'est pas traversé puisque, monsieur le député-maire de Grenoble, Satolas est dans l'Isère, ne paiera pas.

M. Michel Destot. Le département de l'Isère est intéressé par le TGV Lyon-Turin !

M. Pascal Clément. Personne ne veut payer ! Nous parlons donc d'un projet fantastique que personne ne veut payer ! En tous cas, les collectivités locales n'ont pas les moyens de financer la réalisation d'une ligne qui ne sera empruntée que par un nombre très faible de voyageurs. Nous voulons des autoroutes, mais vous n'avez pas les moyens de les financer et vous voulez faire croire à l'Europe que vous pouvez réaliser de tels équipements ! Un peu de modestie !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je vais vous répondre, y compris sur la modestie !

M. Pascal Clément. Que pouvez-vous payer, monsieur le ministre, avec votre gouvernement ? Quand vous serez capable de répondre, nous pourrions envisager de ratifier de telles conventions. Dans l'état actuel des choses, il ne s'agit que de promesses verbales et vous organisez une quête généralisée pour collecter des milliards de francs auprès de collectivités qui n'ont évidemment pas les moyens de financer de tels projets.

Établissez donc des plans de financement clairs pour vos projets et n'exigez pas la participation de collectivités dont ce n'est pas la vocation. Nous n'avons pas été élus pour lever des impôts pour le compte de l'État ; nous les percevons pour financer les compétences que nous ont données les lois de décentralisation. Or, depuis quelques années, vous avez tendance à tout mélanger.

Telles sont les observations que je tenais à formuler à l'occasion de ce débat en soulignant qu'il ne saurait être question d'accepter une telle convention tant que vous n'aurez pas clarifié le problème financier.

M. François Loncle, président de la commission. Démagogue et Harpagon ! (Sourires.)

M. Michel Destot. Et on ne peut pas parler d'applaudissements nourris !

Mme la présidente. La discussion générale est close. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'ai constaté que, au-delà de l'approbation de la convention, objet du texte en discussion, d'autres questions tout à fait légitimes ont été abordées. C'est cependant une réalisation importante, à laquelle beaucoup pensent depuis longtemps. M. Bouvard a rappelé les différentes étapes, l'histoire du projet depuis plus d'une décennie.

M. Michel Bouvard. Eh oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'idée même en a parfois été contestée, y compris dans certains rapports que je n'ai d'ailleurs pas approuvés. En effet, monsieur Bouvard, une chose est de demander à des experts de travailler et de rédiger des rapports ; une autre est de savoir ce que l'on en fait et ce que décide le Gouvernement. Telle est la règle du jeu, et je vous remercie de m'avoir donné acte que je n'avais pas suivi cette démarche. Au contraire, je crois à ce projet et, de ce point de vue, je ne partage pas du tout l'opinion de M. Clément. Cela vaut pour bien d'autres sujets, mais je vais lui répondre plus précisément sur celui-ci puisqu'il a tenu avec beaucoup de véhémence des propos que je tiens à relever.

Je crois donc à la réalisation de cette liaison à grande vitesse Lyon-Turin, à la fois pour les voyageurs et pour le trafic marchandises. Certains n'y croyaient pas et d'autres, qui y croyaient, pensaient que la décision ne serait jamais prise. Or nous avons abouti, après bien des discussions, après examen de projets, à un accord entre la France et l'Italie. Désormais il faut aller jusqu'au bout. À cet égard, je précise à Mme la rapporteure que l'accord vaut pour la réalisation complète de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin ; il durera donc jusqu'à ce que la liaison soit terminée.

Certes, il conviendra de prévoir un avenant concernant les travaux, mais cela est prévu dans l'accord. Si ce dernier ne comporte pas d'autre précision, c'est précisément parce qu'il vaudra jusqu'à la réalisation de cette ligne ferroviaire.

Comme vous pouvez le vérifier, monsieur Bouvard, dans toutes mes interventions depuis juin 1997, donc en qualité de ministre du Gouvernement de Lionel Jospin, j'ai toujours pris position en faveur non seulement de la liaison Lyon-Turin, mais aussi du ferroutage en général.

M. Michel Bouvard. Vous, oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Bien sûr, des discussions ont eu lieu et des expressions divergentes sont même parfois apparues, mais les faits sont là.

J'avais effectivement missionné M. Gressier, mais exclusivement pour étudier le financement de la ligne à grande vitesse Lyon-Sillon alpin et le tunnel sous la Chartreuse. S'il a engagé des démarches exploratoires, il n'a pas encore rendu son rapport. Sa mission comprend justement l'optimisation des projets et des contributions de

RFF, conformément à l'article 4 du décret de février 1997, ce qui va tout à fait dans le sens de vos propos, monsieur le député.

M. Michel Bouvard. Je connais bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pour ce qui est des financements communautaires, nous essayons d'en obtenir un, mais la partie n'est pas facile. Non seulement on compte effectivement quatorze projets, – M. Clément y a fait référence –, mais vous savez comment cela se passe : si l'Europe peut financer jusqu'à 50 % des études, on tombe à 10 % dès lors qu'il s'agit de la réalisation. Nous essayons de faire en sorte que ces 10 % passent à 20 %...

M. Michel Bouvard. Il faut essayer de passer à 20 % !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous nous battons pour que ce taux passe à 20 %, ce qui ne serait pas tout à fait la même chose.

M. Michel Bouvard. Il vaudrait mieux que ce soit plus !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Non seulement cela participerait d'une réelle politique européenne des transports, notamment pour les traversées de zones sensibles, mais ce serait conforme aux orientations du livre blanc, lequel n'est sorti, je le répète, qu'à l'automne dernier. Bon nombre de propositions françaises y sont reprises, y compris en matière de transport ferroviaire, puisque ce livre blanc préconise notamment le doublement du trafic ferroviaire de marchandises. Mais cela fait des années que nous nous battons au niveau européen pour faire avancer les choses, et les catastrophes récentes n'ont fait que renforcer notre détermination.

Parallèlement, M. Michel Bouvard l'a souligné, nous avons mis en œuvre des moyens de financement totalement inédits et fait en sorte que les régions alpines bénéficient de possibilités auxquelles elles n'avaient pas droit. Nous avons également modifié le statut des SEMCA, des sociétés d'autoroutes, dont la durée de concession a été allongée, moyennant quoi une partie de leurs dividendes pourra servir au développement de l'intermodalité.

Cela dit, l'ouverture du capital d'Autoroutes du sud de la France ne signifie pas la privatisation, puisque la majorité du capital restera public. Mais cela permettra de dégager environ 5 milliards de francs, soit, pour parler en euros, près d'un milliard...

M. Michel Bouvard. Moins d'un milliard !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'ai dit près d'un milliard, et non un milliard, qui ferait un peu plus de six milliards et demi de francs, si je calcule aussi vite que vous... (*Sourires.*)

Quant à M. Clément, il utilise toujours des termes un peu excessifs, mais nous n'en sommes pas autrement choqués. Chantage, martingale... Nous avons fini par nous habituer, et moi aussi, je sais faire...

A vous entendre, monsieur Clément, l'État payait jusqu'à présent les TGV et les autoroutes, et maintenant, il veut le faire en partenariat. Mais l'État ne payait pas les TGV, figurez-vous.

M. Michel Bouvard. Il les faisait payer à la SNCF !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En effet. Vous ne le saviez pas, monsieur Clément ? Je suis sûr que si. Et ce qui payait les TGV, c'était l'accroissement de la dette de la SNCF et la suppression, chaque année, de milliers et de milliers d'emplois de cheminots. A tel point que l'entreprise publique était arrivée à 200 milliards d'endettement. Et c'est cette politique dont elle allait finir par mourir que

vous voudriez que nous reprenions aujourd'hui ? L'État n'apportait presque rien. C'était la SNCF qui payait en s'endettant pour cela.

M. Pascal Clément. Et maintenant, c'est aux collectivités locales que vous vous adressez !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Aucune personne responsable ne saurait envisager de poursuivre dans une telle voie.

M. Pascal Clément. Vous préférez transférer la charge aux collectivités locales ! Mon endettement à moi ne vous gêne pas, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Clément, vous aurez beau crier tant que vous voulez, je continuerai à parler, si bien que personne ne vous entendra. Au demeurant, qui a compris que l'on ne pouvait pas continuer ainsi, qu'il fallait séparer le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage. C'est la précédente majorité. Et, pour ma part, je me suis attaché à préserver l'unicité de notre système ferroviaire, mais aussi à créer les conditions de son développement. C'est ainsi que j'ai défendu l'idée d'un doublement du trafic – sans en rester au tout TGV – et que j'ai poussé à la poursuite et à la généralisation de l'expérience de la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs. C'est chose faite depuis la loi SRU, contre laquelle vous avez voté.

M. Pascal Clément. Heureusement !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Heureusement, comme vous dites... Les 4 millions de personnes qui bénéficieront ainsi d'une réduction de 50 % sur les tarifs des transports urbains et qui comptent parmi les plus malheureux dans notre pays apprécient. Et vous avez voté contre, je le sais !

M. Michel Bouvard. Certains avaient voté contre la régionalisation en 1996 !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous avons donc mis en œuvre une politique nouvelle.

Vous avez eu l'air de blâmer les collectivités territoriales qui ont participé au financement du TGV Est européen : la Lorraine, la Champagne-Ardenne, l'Île-de-France, l'Alsace...

M. Jean-Marie Demange. Elles y étaient bien obligées !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Quant à l'État, il avait initialement prévu de mettre 3,5 milliards de francs dans cette opération. Autant dire qu'il aurait été impossible de la réaliser : avec seulement 3,5 milliards de francs, comme c'était prévu avant 1997, je ne pouvais même pas construire le cinquième du tronçon prévu.

M. Pascal Clément. Et les 100 milliards que vous avez trouvés pour financer les 35 heures ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Décidément, vous êtes bien dans la démarche la plus politicienne qui soit, alors que je vous parle de questions importantes...

M. Pascal Clément. Vous avez pris 100 milliards pour financer les 35 heures ! Est-ce vrai ou pas ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... pour les régions, y compris pour votre région Rhône-Alpes ! Mais je poursuis. L'État a décidé de consacrer au TGV Est européen non pas 3,5 milliards, mais 8 milliards de francs. Et les régions ont accepté de contribuer. Et leurs responsables n'ont pas employé le langage que vous avez tenu tout à l'heure, qui témoigne de votre mépris à leur égard.

M. Michel Destot. Heureusement !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ils se sont simplement dit qu'il y allait également de leur intérêt et ils ont décidé de jouer le jeu. D'autres pays, comme le Luxembourg, ont fait de même et ont apporté leur part. Et maintenant, nous sommes sûrs que le TGV Est se réalisera. Je suis moi-même allé poser la première pierre d'un projet dont on parlait depuis vingt ans mais qui ne se faisait pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. Emile Blessig. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est cela, notre politique : mais nous ne nous contentons pas de faire des discours avant les élections, nous réalisons les projets pendant que nous exerçons les responsabilités !

Votre voisin, M. Soisson, est président d'une région. Demandez-lui ce que fait sa région en ce qui concerne le TGV Rhin-Rhône ! Il ne parle pas comme vous ! Je l'autorise à intervenir, s'il le souhaite !

M. Jean-Pierre Soisson. M'autorisez-vous vraiment à intervenir, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Bien sûr, si Mme la présidente le veut bien.

Mme la présidente. Monsieur Soisson, n'étiez-vous pas inscrit sur l'article ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ah pardon... (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Soisson. J'ai l'autorisation de M. le ministre, madame la présidente.

Mme la présidente. Très rapidement alors.

La parole est à M. Jean-Pierre Soisson, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Jean-Pierre Soisson. M. le ministre me donne l'occasion d'exprimer dès à présent ce que je voulais dire tout à l'heure.

La liaison Lyon-Turin est nécessaire, nous le savons tous, monsieur le ministre. Elle était demandée depuis de très longues années. Vous la réalisez et nous ne saurions nous y opposer.

M. Emile Blessig et M. Michel Destot. Très bien !

M. Jean-Pierre Soisson. Mais puisque vous avez évoqué le TGV Rhin-Rhône, je voudrais vous rappeler que trois régions, l'Alsace, la Franche-Comté et la Bourgogne, en liaison avec le Gouvernement, ont décidé de financer cette réalisation.

M. Michel Bouvard. Territoire de Belfort compris !

M. Emile Blessig et M. Michel Destot. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Dites-le à M. Clément.

M. Pascal Clément. M. Soisson fait ce qu'il veut !

M. Jean-Pierre Soisson. Ce projet a été porté par M. Chevènement. Nous sommes tous d'accord pour le soutenir et nous avons formé une association que dirige M. Bockel. Je ne voudrais pas que soudain l'impératif de Lyon-Turin fasse oublier la nécessité de réaliser le TGV Rhin-Rhône.

Pour passer de la France à l'Italie, encore faut-il rejoindre Lyon. Le problème majeur est donc celui du sil-lon rhodanien...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'ai compris, et je vais vous répondre.

M. Jean-Pierre Soisson. Je demande seulement, monsieur le ministre, que l'État tienne ses engagements et nous apporte le financement que nous attendons pour le TGV Rhin-Rhône.

M. Emile Blessig. Très bien !

Mme la présidente. Poursuivez, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'ai bien compris, monsieur Soisson. Je ne sais pas si M. Clément vous a écouté, mais quand j'additionne M. Zeller, M. Longuet, M. Étienne, M. Huchon, et si je vais de l'autre côté, celui de la Bretagne, des Pays de la Loire, et si je descends ensuite vers Poitou-Charentes, puis l'Aquitaine, je constate que tous les responsables politiques sont d'accord pour contribuer financièrement. Et face à tous ces gens, M. Clément de s'exclamer : « Participer, c'est une honte, vous êtes des minables, messieurs les élus, vous êtes à côté... »

M. François Rochebloine. Il n'a pas dit cela.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est tout comme !

Je vais vous dire ce qui va se passer, monsieur Clément, sans utiliser des mots aussi durs que les vôtres, sans parler de chantage ni de martingale. C'est tout simplement que vous n'êtes pas à la hauteur de ce qui est en train de se dessiner aujourd'hui, des partenariats qui se mettent en place pour assurer la réalisation de ces infrastructures.

M. Soisson se soucie fort légitimement de la construction du TGV Rhin-Rhône. Je l'ai dit dès le départ, y compris lorsque je me suis battu pour parvenir à cet accord de financement, je le répète devant vous : le démarrage des travaux de Rhin-Rhône n'attendra pas la fin de la réalisation du TGV est-européen, prévue pour 2006. Nous démarrerons avant. Je peux même vous indiquer que l'avant-projet détaillé est passé au conseil d'administration de RFF quatre jours après la DUP. C'est un record de rapidité, et vous savez pourquoi : c'est tout simplement que le TGV Rhin-Rhône fait lui aussi partie des priorités du Gouvernement et des collectivités. Il n'est pas question pour moi d'opposer Lyon-Turin et le TGV Rhin-Rhône. Tout cela participe, qu'on le veuille ou non, à un maillage indispensable.

M. Jean-Pierre Soisson. Merci.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pour les autoroutes, c'est la même démarche. Nous leur demandons une contribution, une participation. Mais là où ce n'est pas possible, là où le financement peut être assuré par les ressources tirées de la mise en concession, comme c'est le cas du viaduc de Millau, nous ne demandons rien en termes de partenariat, puisque le système s'alimente de lui-même.

M. François Rochebloine. Mais qui financera les autoroutes ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Partout ailleurs, sitôt qu'il y a un besoin d'un financement public, l'État met sa part...

M. François Rochebloine. Bien faiblement !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... et les collectivités territoriales intéressées mettent aussi la leur. Sinon, on parle, on fait des promesses, on fait des discours et on ne réalise rien.

M. François Rochebloine. C'est exactement ce qui se passe pour l'A 45 et l'A 47 !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je n'en dirai pas plus, j'en ai assez dit en répondant à M. Clément. Soyez assurés que, pour ce qui

me concerne, et si l'avenir me le permet, je veillerai à ce que les engagements que nous prenons pour réaliser cette ligne ferroviaire indispensable Lyon-Turin soient tenus, et tenus dans les délais les plus courts possible, car le besoin est évident. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

Article unique

Mme la présidente. « *Article unique.* – Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Turin le 29 janvier 2001, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

La parole est à M. Louis Mexandeau, inscrit sur l'article.

M. Louis Mexandeau. Je comprends la nécessité de la future liaison Lyon-Turin, dont j'approuve la réalisation,...

M. François Rochebloine. Très bien !

M. Louis Mexandeau. ... mais je voudrais saisir cette occasion pour appeler, une fois de plus, l'attention sur une ligne ferroviaire qui existe déjà et qui relie la France, la Suisse et l'Italie. Cette ligne, que j'ai connue lorsqu'elle fonctionnait encore, est aujourd'hui interrompue à Évian.

M. Michel Bouvard. C'est ce qu'on appelle la ligne du Tonkin.

M. Louis Mexandeau. Or cette ligne supportait avant guerre un trafic marchandises significatif...

M. Michel Bouvard. Un million et demi de tonnes !

M. Louis Mexandeau. J'ai moi-même connu son poste de douanes, très actif, comparable à celui de Modane.

M. Jean-Marie Demange. Les douaniers sont toujours actifs !

M. Louis Mexandeau. Or, pour des raisons qui me restent inconnues, cette ligne a été peu à peu abandonnée. J'ai vu les derniers trains y circuler voilà vingt ou vingt-cinq ans. Il faut vous dire que je suis depuis plus de quarante ans le commensal de ce département sympathique qu'est la Haute-Savoie.

M. Michel Bouvard. Et de la ligne du Tonkin !

M. Louis Mexandeau. Certes, le trafic de Paris ou Lyon jusqu'à Évian s'est amélioré, mais pourquoi n'étudie-t-on pas la réouverture de cette ligne alors que les infrastructures sont encore là et que, de l'autre côté de la frontière, à Saint-Gingolph, les chemins de fer fédéraux suisses fonctionnent ?

Je vous ai interpellés, je suis allé au ministère avec mon ami Comont, le maire de Publier. Je vous ai même envoyé, en août dernier, des photos saisissantes, qui montraient le contraste entre l'ancienne ligne Évian-frontière, envahie par la friche et les ronces et, de l'autre côté, la coquette gare suisse de Saint-Gingolph, où les trains circulent toujours...

Et s'il ne s'agissait que des élus et des intérêts des populations ! Il faut savoir que, depuis la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, le trafic routier ne s'est pas accru seulement au tunnel du Fréjus.

M. Jean-Marie Demange. Surtout au tunnel du Fréjus !

M. Louis Mexandeau. La preuve en est, Mme la rapporteure l'aura peut-être remarqué, que ce qui se passe aujourd'hui au Fréjus, alors même que le trafic routier a certainement augmenté, ne correspond pas tout à fait au total. En d'autres termes, il y a quelques millions de tonnes qui passent en fret routier sur la nationale 5.

M. Michel Bouvard. Par Montgenèvre !

M. Louis Mexandeau. Or cette nationale 5 n'en peut plus. Il faut voir les files de camions de 38 tonnes qui s'allongent parfois à Saint-Gingolph lorsqu'on a procédé à des opérations de dédouanement.

M. Jean-Marie Demange. Sur l'A 31, c'est encore pire !

M. Louis Mexandeau. Vous me l'avez promis et confirmé, monsieur le ministre, mais je voudrais que vous le confirmassiez : quand les études promises seront-elles faites ? Ne peut-on envisager l'éventualité d'un ferroutage sur cette ligne ? Il faut en tout cas soulager un peu cette malheureuse nationale 5 et achever le désenclavement du Chablais, région qui m'est très chère et très proche.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je remercie au préalable Mme la rapporteure, M. Michel Destot et M. Michel Bouvard pour leurs interventions en faveur de la démarche que j'ai initiée.

Concernant la ligne du Tonkin, monsieur Mexandeau, située sur la rive sud du lac Léman – j'ai parfois entendu dire le contraire...

M. Michel Bouvard. La rive nord, c'est en Suisse !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... j'ai demandé à RFF de lancer des études pour sa réouverture au trafic fret et voyageurs, en intégrant évidemment l'insertion environnementale. Cette étude est en cours, ce qui répond à votre préoccupation.

M. Michel Bouvard. Le Calvados va sauver le Tonkin ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission des affaires étrangères.

M. François Loncle, président de la commission des affaires étrangères. Je me garderai, en tant qu'élu normand, de vous parler des Alpilles, région qui m'est chère... (*Sourires.*) Je veux simplement indiquer à M. Michel Bouvard que jamais la commission des affaires étrangères ni la conférence des présidents n'ont envisagé de faire passer ce projet de loi en procédure simplifiée. Il méritait, ce débat l'a prouvé, que nous en discutions cet après-midi. Et, pour ma part, je me félicite de cette discussion et du fait que nous allons, j'en suis certain, adopter un grand projet franco-italien, un grand projet européen, un magnifique projet ferroviaire dont tous ceux qui se sont exprimés cet après-midi, y compris ceux qui ne veulent pas payer, verront les avantages.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*L'article unique du projet de loi est adopté.*)

3

PUBLICITÉ FONCIÈRE EN ALSACE-MOSELLE

Discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, portant réforme de la loi du 1^{er} juin 1924 mettant en vigueur la législation civile française dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, dans ses dispositions relatives à la publicité foncière (n^{os} 3467, 3597).

La parole est à M. Armand Jung, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.