

14ème législature

Question N° : 14107	De Mme Pascale Got (Socialiste, républicain et citoyen - Gironde)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > politique des transports ferroviaires	Analyse > perspectives.
Question publiée au JO le : 18/12/2012 Réponse publiée au JO le : 09/07/2013 page : 7227		

Texte de la question

Mme Pascale Got attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'avenir des grands projets d'infrastructures. S'appuyant sur les analyses de la Cour des comptes relatives à l'état des finances publiques qui concluent à l'absence de financement des projets d'infrastructure du quinquennat précédent, le Gouvernement avait en juillet dernier annoncé la nécessité d'opérer un « élagage » du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), schéma censé fixer les orientations de l'État en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures pour les trente prochaines années. Dès le 18 mai 2011, un rapport parlementaire sur le SNIT, déposé par M. Hervé Mariton au nom de la commission des finances de l'Assemblée nationale, mettait en avant que la crédibilité du schéma supposerait un plan de financement en rapport avec les contraintes qu'imposeraient des finances publiques dégradées. Le 15 décembre suivant, à l'issue des Assises du ferroviaire, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet avait reconnu que les projets de lignes à grande vitesse devraient être soumis à une évaluation. En effet, les projets figurant au SNIT représentent un investissement de près de 260 milliards d'euros, soit 130 années du budget actuel de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Le 3 octobre dernier, le Gouvernement a décidé la mise en place d'une mission composée de parlementaires et de personnalités qualifiées. Elle doit faire, dans un délai de six mois, des propositions pour élaborer un document-cadre de la mobilité durable et soutenable dont le plan de financement sera compatible avec les engagements de la France en matière de rétablissement des finances publiques. Cette mission doit tenir compte des priorités du nouveau Gouvernement que sont : la poursuite de la modernisation du réseau ferroviaire pour rénover au moins 1 000 km par an, un effort budgétaire accru sur les trains « Intercités » et la relance du fret. Des arbitrages seront notamment opérés parmi les quatorze projets de lignes ferroviaires à grande vitesse, après évaluation de l'intérêt de chacun pour la collectivité. Ils feront l'objet d'une hiérarchisation, celle-ci pouvant aboutir à un étalement dans le temps, au lancement d'études complémentaires, voire à un report sine die. Il lui demande s'il lui est possible de présenter les priorités du Gouvernement en terme d'aménagement du territoire, de fracture territoriale, particulièrement en ce qui concerne la desserte ferroviaire des territoires du grand centre de la France, c'est-à-dire la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), la réalisation du barreau Poitiers-Limoges rattaché au tronçon Tours-Bordeaux de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique (LGV SEA), et le projet de LGV POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon). Par ailleurs, il lui demande si l'enveloppe de 120 milliards d'euros de crédits européens du « pacte de croissance » décidé au Conseil européen du 29 juin dernier pourra être utilisée dans ce cadre.

Texte de la réponse

Le Gouvernement entend mettre en oeuvre une politique d'aménagement du territoire et de réduction de la fracture territoriale, notamment en ce qui concerne la desserte ferroviaire des territoires du grand Centre de la France. Depuis plusieurs années, l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) s'inscrit dans un vaste programme national de rénovation et de modernisation de l'infrastructure (voie, caténaire, ouvrage d'art, ouvrage en terre, etc.). Ainsi, entre 2004 et 2016, près de 500 millions d'euros seront investis au total par Réseau ferré de France (RFF) pour la modernisation et la maintenance de la ligne. Concernant la ligne nouvelle Poitiers - Limoges, la décision ministérielle du 23 mars 2013 a validé le dossier support de l'enquête publique, après la publication de l'avis de l'autorité environnementale. L'arrêté interpréfectoral du 30 avril 2013 porte ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour le 30 mai 2013 jusqu'au 12 juillet 2013 sur les départements de la Vienne et de la Haute-Vienne. Cette enquête est l'occasion pour l'ensemble du public de s'informer du projet proposé par RFF et d'exprimer officiellement son avis auprès de la commission d'enquête. Par ailleurs, Réseau ferré de France (RFF) a décidé, par une décision de son conseil d'administration publiée au Journal officiel de la République française le 4 juillet 2012, de poursuivre les études du projet de ligne nouvelle à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL). Ces études permettent d'examiner les conditions de poursuite du projet sur la base des scénarios ouest et médian dans leur variante Roanne. Parmi les objectifs assignés à cette étape figure notamment celui d'approfondir l'évaluation de l'économie du projet, de ses avantages et de ses bénéficiaires. L'aménagement du territoire, et notamment la desserte du grand Centre de la France, est une composante essentielle des études, au même titre que la réalisation d'un itinéraire alternatif pertinent à la ligne à grande vitesse Paris - Lyon actuelle. Enfin, le Pacte européen pour la croissance et l'emploi adopté le 29 juin 2012 par le Conseil européen prévoit un montant de 120 milliards d'euros en faveur de l'activité et de l'emploi au sein de l'Union européenne. Parmi ceux-ci, 60 milliards d'euros seront disponibles sous forme de prêts à long-terme de la banque européenne d'investissement (BEI) et 4 milliards d'euros environ proviendront de la mise en place d'obligations de projet par la BEI également, destinées à faciliter le bouclage financier de projets dans le domaine des infrastructures de transport notamment. Ces instruments de prêt de la BEI pourront, le cas échéant, être intégrés au plan de financement des projets, de LGV entre autres, qui appartiennent au réseau transeuropéen de transport sur lequel la BEI concentre ses financements. Cependant, ces projets d'infrastructure sont soumis actuellement à l'examen de la Commission Mobilité 21, chargée d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle et des perspectives rappelées par l'audit de la Cour des comptes sur les finances publiques. Il s'agit également de tenir compte de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants. En effet, le projet du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l'automne 2011 par le précédent Gouvernement comporte un montant évalué à 245 milliards d'euros d'opérations et projets divers - dont 88 milliards à la charge de l'État - à réaliser sur 25 ans. Or, ce projet de schéma ne dit rien ni sur les priorités, ni sur les solutions de financement nécessaires à sa réalisation. C'est au vu des conclusions de la Commission « Mobilité 21 », qui seront remises d'ici la fin juin 2013, que seront déterminées les suites à donner aux projets de LGV Poitiers-Limoges et POCL.