

LUNDI 18 NOVEMBRE 2013

**Débat sur la politique d'aménagement du territoire
Ligne ferroviaire Lyon-Turin (*Procédure accélérée*)**

SOMMAIRE

DÉPÔT D'UN RAPPORT	1
QUESTIONS PRIORITAIRES DE CONSTITUTIONNALITÉ (<i>Renvois</i>)	1
QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITÉ (<i>Décision</i>)	1
DÉBAT SUR LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	1
M. Hervé Maurey, au nom du groupe UDI-UC	1
M. Alain Bertrand	2
Mme Hélène Lipietz	2
Mme Hélène Masson-Maret	3
M. Aymeri de Montesquiou	3
Mme Évelyne Didier	3
M. Pierre Camani	4
M. Yvon Collin	5
M. Jean-Claude Lenoir	5
Mme Delphine Bataille	6
Mme Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement	7
COMMISSIONS (<i>Démissions</i>)	8
ÉCHEC EN CMP	8
ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES (<i>Appel à candidatures</i>)	8
COMMISSIONS (<i>Nominations</i>)	8
LIGNE FERROVIAIRE LYON-TURIN (<i>Procédure accélérée</i>)	8
<i>Discussion générale</i>	9
M. Thierry Repentin, ministre délégué, chargé des affaires européennes	9
M. Yves Pozzo di Borgo, rapporteur de la commission des affaires étrangères	9
M. André Varetto, rapporteur pour avis de la commission du développement durable	10
Mme Kalliopi Ango Ela	11
M. Jean-Pierre Vial	11
Mme Évelyne Didier	12
M. Jean-Claude Requier	13
M. Vincent Capo-Canellas	13
M. Jacques Chiron	13
M. Jean Besson	14
M. Thierry Repentin, ministre délégué	14
<i>Discussion de l'article unique</i>	15
M. Jean-Claude Carle	15
M. Didier Guillaume	15
Mme Kalliopi Ango Ela	15
M. Alain Néri	15

M. Louis Nègre	16
M. Jean-Louis Carrère, président de la commission des affaires étrangères	16
ORDRE DU JOUR DU MARDI 19 NOVEMBRE 2013	17
ANALYSE DU SCRUTIN PUBLIC	18

SÉANCE du lundi 18 novembre 2013

29^e séance de la session ordinaire 2013-2014

PRÉSIDENCE DE MME BARIZA KHIARI,
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :

M. JACQUES GILLOT, MME MARIE-NOËLLE LIENEMANN.

La séance est ouverte à 17 heures.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Dépôt d'un rapport

Mme la présidente. – M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre, le rapport sur la mise en application de la loi de finances rectificative pour 2012. Il a été transmis à la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois et, pour information, à la commission des finances.

Questions prioritaires de constitutionnalité (*Renvois*)

Mme la présidente. – M. le président du Conseil constitutionnel a informé le Sénat, le 14 novembre 2013, qu'en application de l'article 61-1 de la Constitution, la Cour de cassation a adressé au Conseil constitutionnel une décision de renvoi d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur les articles L. 5125-31 et L. 5125-32 du code de la santé publique (*Pharmacie d'officine*).

En outre, M. le président du Conseil constitutionnel a informé le Sénat, le 14 novembre 2013, qu'en application de l'article 61-1 de la Constitution, le Conseil d'État a adressé au Conseil constitutionnel une décision de renvoi d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur l'article 80 *quinquies* du code général des impôts (*Déclaration des indemnités journalières versées par les organismes de sécurité sociale*).

Question prioritaire de constitutionnalité (*Décision*)

Mme la présidente. – M. le président du Conseil constitutionnel a communiqué au Sénat, par courrier en date du 15 novembre 2013, une décision du

Conseil sur une question prioritaire de constitutionnalité relative à la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit des articles L. 621-2 et L. 622-1 du code de commerce, « dans leur rédaction applicable en Polynésie française ».

Débat sur la politique d'aménagement du territoire

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle un débat sur la politique d'aménagement du territoire, à la demande du groupe UDI-UC.

M. Hervé Maurey, au nom du groupe UDI-UC. – Dix-huit mois après la création du ministère de l'égalité des territoires, le temps est venu de dresser le bilan de la politique d'aménagement du territoire, chère au cœur du Sénat et de notre groupe.

Je crois pouvoir le faire avec objectivité. Sous le gouvernement Fillon, je critiquais l'absence d'une telle politique, déplorant qu'il n'y ait pas de pilote dans l'avion ; je souhaitais que le remplacement du terme d'aménagement des territoires par celui d'égalité des territoires ne soit pas seulement sémantique. Malheureusement, malgré tous les efforts que déploiera mon collègue Camani pour défendre votre bilan -et il aura besoin de beaucoup de militantisme et d'une bonne dose de mauvaise foi-, aucun progrès n'a été accompli, que ce soit pour la téléphonie mobile ou le très haut débit. Nos concitoyens entendent vanter sur les ondes la « 4 G » alors qu'ils ne sont même pas couverts pour le mobile.

M. Aymeri de Montesquiou. – Très bien

M. Hervé Maurey, au nom du groupe UDI-UC. – Les socialistes ont montré toute leur duplicité : une fois passés dans la majorité, ils refusent, à l'Assemblée nationale, la proposition de loi que j'ai déposée avec Philippe Leroy sur l'aménagement numérique du territoire, que le Sénat avait adoptée en février 2013 ; Mme Touraine, dont on connaît l'arrogance dans notre hémicycle, ne propose que des mesurètes au lieu du « bouclier rural » que voulait autrefois Jean-Marc Ayrault. La réforme des rythmes scolaires et le matraquage fiscal pèsent davantage sur les territoires ruraux, où le malaise règne. Ceux-ci se sentent oubliés. Certes, vous promettez un commissariat général à l'égalité des territoires. Ce ne sera rien de plus que la Datar. Il ne sert à rien de changer des noms, de créer des organismes, de commander des rapports si ce n'est pour ne jamais agir.

Pas plus tard que la semaine dernière, le Conseil économique, social et environnemental demandait une loi cadre pour sanctuariser la politique d'aménagement du territoire. Pourquoi cet échec ? La raison en est simple : cette politique n'est pas votre priorité, ses crédits ont diminué de 14 % en autorisations d'engagement et de 12 % en crédits de paiement,

quand la réduction était en moyenne de 1,7% pour les dépenses de l'État.

Il faudrait que le ministère de l'aménagement du territoire, qui mène une action de moyen et de long terme, soit déchargé d'autres missions d'urgence : vous êtes davantage la ministre du logement.

Arrêtez de commander des rapports et d'installer des comités Théodule pour créer un ministère du territoire ayant une véritable transversalité...

M. Aymeri de Montesquiou. – Très bien !

M. Hervé Maurey, *au nom du groupe UDI-UC.* – ...pour mener une politique efficace comme on le fait pour la parité.

Ensuite, l'État doit se concentrer sur ses missions régaliennes, plutôt que de se disperser dans la sphère économique, et sur le déploiement des réseaux. Pour la couverture numérique, le choix des opérateurs privés est antinomique avec l'égalité des territoires puisque le déploiement est fonction de la rentabilité du territoire et de la richesse des collectivités territoriales.

La généralisation de l'expérimentation « Plus de services publics » à l'horizon 2017 lancée sous le précédent quinquennat, comme les 17 000 points Poste inscrits par elle dans la loi postale, est le seul service que l'État entend aujourd'hui développer.

L'État employeur doit également délocaliser ses services. Voyez l'exemple réussi de l'École nationale de l'administration pénitentiaire installée à Agen depuis septembre 1994. Cet apport de 6 000 étudiants par an a dynamisé l'économie locale. C'est plus efficace que de savoir si la France ou telle de ses régions sera « hyperpolisée » ou « dépolisée »...

Quels critères président aux arbitrages ? Sur le numérique, on n'écoute que les opérateurs ; sur la santé, que l'intérêt des médecins ; sur les infrastructures, que la rentabilité ; sur l'emploi, que le matraquage fiscal ; quant aux rythmes scolaires, je ne comprends pas quels sont les critères !

En cette période de recettes rares, l'État doit rendre la dépense plus efficace en évitant de la disperser, par exemple entre des maisons de santé sans être sûr que des médecins viendront.

Enfin, sur la méthode, l'État doit apprendre à travailler avec les élus, non contre eux. Comment accepter que des permis pour l'éolien soient délivrés contre la volonté de ceux qui ont la responsabilité du territoire ?

Pour conclure, il y a beaucoup à faire. Manque surtout une vraie volonté politique telle que celle qui animait Georges Pompidou, le créateur de la Datar il y a cinquante ans, alors Premier ministre, qui déclarait à l'Assemblée nationale : « Le but de l'action publique est de remédier à cette inégalité et de tendre vers l'équilibre (...) Nous devons nous pénétrer de l'idée que, de notre action, nous ne devons tirer d'autre

satisfaction que celle d'avoir contribué à préparer une France plus harmonieuse ». Que son exemple nous inspire ! (*Applaudissements au centre et à droite*)

M. Alain Bertrand. – Je ne partage pas, loin de là, tous les propos de M. Maurey, en particulier sur la réforme des rythmes scolaires. Les ruralités sont différentes, la mienne n'est pas celle de M. Maurey. On ne connaît pas la ruralité à Paris.

M. Hervé Maurey. – C'est ce que j'ai dit !

M. Alain Bertrand. – Il faut distinguer l'hyper-ruralité de la ruralité, car on n'a pas les moyens d'agir sur 80 % du territoire. Effectivement, quand on parle de la « 4 G » ou de la « 5 G » à Paris, nous, on craint de ne plus avoir le téléphone fixe, faute d'entretien des lignes et des poteaux qui gisent à terre : je parle bien du fixe, même pas du mobile. Nous en sommes là ! Notre projet de ligne TGV Paris-Clermont-Ferrand n'est plus retenu alors qu'elle traverse des départements ruraux. Résultat, on met dix-huit heures aller-retour de Mende à Paris et neuf heures pour Montpellier. Quand les ressources sont maigres, il ne faut pas tout concentrer sur les métropoles régionales ; il faut déconcentrer vers les départements qui n'ont pas d'agglomérations. Il faut définir de nouvelles stratégies, revoir les zonages, attirer des entreprises.

L'égalité, c'est la solidarité dans la République ; elle coule de source. Je vous fais confiance, madame la ministre, pour entendre les petits maires ruraux et pour présenter une loi de programmation bien élaborée et bien pensée qui tiendra compte de l'hyper-ruralité, comme le font les Canadiens. (*Applaudissements*)

Mme Hélène Lipietz. – Peut-on encore parler de ruralité à l'heure de la mondialisation ? Peut-on encore appliquer des politiques colbertistes ou napoléoniennes, des plans quinquennaux, agir comme le baron Haussmann ou le préfet Delouvrier ? Évidemment, non. J'en veux pour preuve la création du commissariat général à l'égalité des territoires. Grand sujet qui ne passionne guère à voir l'affluence dans l'hémicycle.

M. Jean-Claude Lenoir. – Les meilleurs sont là !

Mme Hélène Lipietz. – Sans infrastructures, il est impossible d'attirer des investissements sur un territoire. Après les lignes à grande vitesse et les autoroutes, revenons aux dessertes de proximité, à un réseau ferroviaire en étoile et au feroutage car un camion sur un train vaut toujours mieux que sur une route. Cela suppose, pour retrouver des marges de manœuvre, de mettre en œuvre ce qui sera la pollutaxe, après la crise de l'écotaxe, en raisonnant à l'échelle européenne : la Bretagne la rejette mais l'Alsace, envahie par les camions, la réclame.

Autre défi, le numérique, autre enjeu de déplacement, mais virtuel. Le Gouvernement s'est fixé un objectif très ambitieux : dix ans pour un maillage du territoire. Comment penser la mobilité ? Les jeunes ne

travaillent plus où ils ont étudié, les seniors ne prennent plus leur retraite là où ils ont travaillé... Est-ce à nous, politiques, de penser l'aménagement du territoire ou faut-il faire confiance à l'intelligence des territoires ? Voilà l'enjeu de ce débat.

Mme Hélène Masson-Maret. – L'aménagement du territoire est un dossier sensible : les investissements y sont peu valorisants pour les gouvernements qui n'en récoltent pas les fruits. C'est pourtant le rôle de l'État que de définir les grands axes de l'aménagement du territoire. Alors que vos prédécesseurs ont fait les pôles de compétitivité, le Grand Paris, la couverture numérique, les lignes grande vitesses, il faut prendre conscience de l'écart entre des centres et des territoires que vous avez qualifiés de meurtris. Hélas, vous ne proposez rien de plus ambitieux.

Une seule innovation en 2014, le développement solidaire des territoires. Un vœu pieu ! Il n'est pas financé, de même que le reste de votre budget.

La mission politique des territoires accuse, avec 280 millions d'euros de crédits, une deuxième baisse dans le budget pour 2014. Plus de la moitié de la baisse de 30 millions pèse sur l'action n°2, qui doit financer l'accès aux services et aux soins en zone rurale. À l'évidence, la continuité de la politique d'aménagement du territoire est en cause.

Les dépenses de fonctionnement augmentent -avec le passage de 10,3 millions à 10,4 millions, qui résulte de la création du commissariat général- au détriment des dépenses d'intervention qui baissent de 335,7 millions d'euros d'autorisations d'engagement à 219,6 millions d'euros.

Nous avons besoin de grands projets. Dans mon département des Alpes-Maritimes, le Gouvernement a bloqué la construction de la LVG Paris-Nice. Est-il contre le progrès économique, social, environnemental qu'elle implique ?

M. Jean-Claude Lenoir. – Les exemples, hélas, ne manquent pas !

Mme Hélène Masson-Maret. – Bien sûr, il faut développer les transports périurbains mais nous avons besoin de grandes lignes structurantes financées par l'État. À cause du nouveau retard décidé dans la réalisation du projet Montpellier-Perpignan, le président socialiste du conseil général de l'Aude a déclaré refuser la visite de tout ministre. La LGV Paris-Nice est une question de souveraineté face à la Lombardie italienne et la Catalogne espagnole ; elle constitue le chaînon manquant sur l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes. Le groupe UMP est très inquiet : la politique d'aménagement du territoire est en danger, victime d'un mal profond et insidieux. Je peux l'illustrer par le décrochage programmé par le Gouvernement de la ruralité et des villes moyennes en raison de la fracture numérique et technologique. Nous attendons toujours une réponse du Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs UMP)*

M. Aymeri de Montesquiou. – Madame la ministre, la politique d'aménagement du territoire a effectivement l'obligation de réussir. Nos 30 000 communes rurales sont l'avenir de la France ; ce n'est pas un langage convenu, faisons de la grande taille de notre territoire un atout en reliant les zones isolées aux centres par le déploiement du très haut débit.

Notre taux de pénétration de la fibre optique est de 8 % contre 17,7 % en moyenne en Europe. Le Japon et la Corée du Sud, eux, ont fait le choix d'investir massivement dans la fibre optique pour un trafic de 1 Gb. En France, les tarifs sont prohibitifs : 1 000 euros hors taxes par mois pour 10 Mo. C'est antiéconomique et inaccessible aux PME qui représentent 60 % de l'emploi en France. Le recours aux alternatives technologiques -paraboles et wifi- creuse les inégalités entre territoires et retarde l'arrivée du très haut débit. Il faut investir dans la fibre optique de façon à la fois réaliste et ambitieuse, en ayant le courage d'un suréquipement dans un premier temps.

La couverture du territoire à l'horizon 2025 coûterait 3,5 milliards ; cela implique, comme le propose M. Maurey, une mutualisation entre zones urbaines et zones rurales, une intervention de l'État pour financer les investissements dans les zones les moins rentables.

Dans le Gers, on s'agace de voir les publicités pour la 4 G quand nous n'en sommes qu'à la 2 G. Est-il normal de ne pas pouvoir joindre un médecin en urgence ? Je prends cet exemple à dessein !

L'accès au très haut débit est aussi un outil de santé publique, de gestion de la dépendance, d'organisation de la couverture médicale du milieu rural, grâce à la télésanté, au suivi des patients à distance. La fibre optique est aussi une question d'emploi. Le télétravail est en pleine croissance. Inspirons-nous des télécentres de travail intelligents des Pays-Bas. Le programme novateur de la CCI du Gers a permis d'installer huit centres qui emploient 300 personnes. Le télétravail ne concerne que 7 % de la population en France, contre 13 % en moyenne en Europe. Donnons un sens à l'égalité des territoires, qui ne doit pas être un simple slogan, donnons une réalité au désir d'entreprendre qui a déserté notre économie.

Francis Bacon disait : « Il faut reculer les bornes de l'empire humain en vue de réaliser toutes les choses possibles ». Le numérique sera le moteur de la nouvelle croissance. Si nous ne résolvons pas le problème de l'accès au très haut débit sur toute la France, nous ne pourrons entrer tous ensemble dans la modernité, comme j'en forme le vœu. *(Applaudissements sur les bancs RDSE et à droite)*

Mme Évelyne Didier. – Régulièrement, le Sénat débat de l'aménagement du territoire. Plutôt que de débattre ainsi entre nous, sans résultat concret, nous aurions préféré examiner le projet de loi annoncé.

Quand le ferons-nous, madame la ministre ? Nous aurions aimé que le texte présenté par notre groupe pour rééquilibrer la DGF au profit des petites communes soit adopté.

La France a longtemps été très centralisée. La décentralisation lancée dans les années 1980 s'est accompagnée d'une forte déconcentration. Avec l'acte III de la décentralisation, le Gouvernement rompt avec cette tradition. L'État lance des politiques sans ressources : je décide, tu paies ! La réforme des rythmes scolaires en est un bon exemple, qui crée une insatisfaction justifiée.

Comment agir pour l'égalité des territoires quand la présence humaine de l'État dans les territoires ne cesse d'être rognée ? Il se dessine la carte d'une France à deux vitesses qui porte atteinte au concept même d'aménagement du territoire. C'est un déni de démocratie. La marche forcée vers l'intercommunalité est une impasse, alors que l'État a abandonné des territoires qui ont dû s'organiser eux-mêmes.

Les élus seront responsables de tous les maux, quelle caricature ! On nourrit désillusion et colère, dans un contexte économique tendu. Donnez des moyens financiers et humains en appui aux collectivités.

Nous regrettons que la majorité n'ait pas cru bon de revenir sur la privatisation de La Poste et d'autres services publics, dont la redynamisation de nos territoires et leur nécessaire réindustrialisation ne peuvent pas se passer.

L'enjeu numérique est comparable à celui du rail hier. J'ai entendu avec plaisir Hervé Maurey fustiger l'attitude du privé, qui n'investit pas là où ce n'est pas rentable. Vous nous rejoignez, j'en suis ravie !

M. Hervé Maurey. – Cela ne date pas d'aujourd'hui !

Mme Évelyne Didier. – Les collectivités se voient transférer de plus en plus de charges. Le Gouvernement est lié par l'austérité imposée par Bruxelles : en signant le traité, vous lui avez donné un droit de regard sur les budgets nationaux. La Commission attend toujours plus de rigueur de l'État français.

Les politiques d'aménagement du territoire ne pourront être améliorées qu'en rompant avec le carcan de ces dogmes libéraux, qui les assimile à une politique d'assistance.

M. Pierre Camani. – Je regrette...

M. Hervé Maurey. – Courage !

M. Pierre Camani. – ...le ton outrancièrement polémique de M. Maurey, que j'ai connu plus modéré.

La création d'un ministère de l'égalité des territoires traduit la volonté du Gouvernement de lutter contre la fracture territoriale qui s'est aggravée ces dernières années. Si le temps n'est plus où Jean-François

Gravier dénonçait, dans *Paris et le désert français*, cette nuit endormie de la province qui faisait fuir tous les talents vers la ville lumière, les inégalités infrarégionales persistent et se développent.

Le Premier ministre et le président de la République ont su établir une nouvelle relation de confiance...

M. Jean-Claude Lenoir. – Et les sondages ?

M. Pierre Camani. – ...avec les collectivités territoriales. « L'État et les collectivités locales doivent être des partenaires, des acteurs qui se complètent », a déclaré Jean-Marc Ayrault en proposant le Pacte de confiance et de solidarité ; voilà qui nous change des discours de stigmatisation des collectivités et de leurs élus...

Madame la ministre, vous avez affirmé, à Vesoul, que l'aménagement du territoire doit redevenir une priorité. La crise est violente pour tous ; les territoires y résistent plus ou moins car ils ne la subissent pas de la même manière. Les variations selon les bassins d'emploi sont très fortes. Dans le Lot-et-Garonne, les trois bassins, situés dans « la diagonale aride » identifiée par le géographe André Brunet, subissent tous une baisse. C'est dire combien je suis concerné.

Je me félicite de la création d'un commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), qui atteste de la volonté d'en finir avec la dichotomie entre l'urbain et le rural. Une politique d'aménagement du territoire, c'est soutenir les territoires en difficulté et encourager dans le même temps le dynamisme des territoires les plus compétitifs.

Parmi les objectifs du CGET figure l'accessibilité des services au public. La disparition des services publics et au public en milieu rural crée un sentiment d'abandon chez les élus et les populations. Il est urgent de réagir. Pour la première fois depuis sept ans, 21 postes d'enseignants ont été créés à la rentrée 2013 dans mon département. M. Maurey n'a rien dit des créations d'emplois dans l'éducation ou les forces de sécurité, lui qui clame pourtant son objectivité...

Nous attendons avec impatience la mise en œuvre des schémas départementaux d'accessibilité. Madame la ministre, vous envisagez des expérimentations avec des maisons de service public. Je vous présente la candidature du Lot-et-Garonne. Je suis persuadé que les départements, en partenariat avec les intercommunalités, peuvent jouer un rôle important dans le maillage des services publics et au public, comme c'est le cas dans le domaine du logement.

La nouvelle phase des contrats État-Régions pourra en porter la trace, en passant d'une logique de compétition entre les territoires à une logique d'accompagnement d'une stratégie régionale de prise en compte des territoires en déshérence. La logique libérale des appels à projets excluait les territoires les plus fragiles, en faveur desquels des mesures spécifiques doivent être envisagées, comme les pôles

territoriaux de solidarité et d'aménagement introduits par le Sénat dans la loi Métropole.

Le numérique bouleverse l'économie et la société, c'est un vecteur de développement mais aussi de fracture si on en reste à la logique libérale de déploiement des réseaux. Aussi la logique du Gouvernement s'inscrit-elle dans la vision d'un État stratège (*M. Hervé Maurey ironise*), avec un cofinancement par les opérateurs, l'État et les collectivités territoriales. Le soutien de l'État peut atteindre 62 % dans les zones les moins denses. Un grand pas en avant a été franchi par rapport à la politique antérieure.

M. Hervé Maurey. – On verra !

M. Pierre Camani. – La désertification médicale précède la désertification tout court. Pour l'enrayer, Mme Touraine devra aller plus loin que le pacte « Territoire santé » annoncé, qui va dans la bonne direction, pour éviter les situations irréversibles.

Les territoires ruraux attendent davantage de considération. Ils peuvent être des espaces d'innovation si se conjuguent la volonté locale et l'intervention d'un État stratège. C'est précisément parce que « la force des choses tend à détruire l'égalité », dit Rousseau dans le *Contrat social*, que le législateur doit s'attacher à maintenir celle-ci. Ce sera l'objet de votre future loi, madame la ministre. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Yvon Collin. – Dès son élection, le président de la République a rappelé la nécessité de lutter contre la fracture territoriale. Nous avons souvent légiféré en ce domaine. À l'issue de quelques décennies de politique d'aménagement du territoire, le déséquilibre entre milieu rural et urbain se poursuit-il ? J'aurais tendance à penser qu'il se réduit depuis que Jean-François Gravier dénonçait le macrocéphalisme parisien dans son fameux *Paris et le désert français* de 1947. Mais la ruralité couvre 70 % du territoire de l'Hexagone...

Dans le Tarn-et-Garonne, de très nombreuses communes enregistrent plus de naissances que de décès. C'est la preuve d'une certaine attractivité. Pourtant, les services publics se retirent progressivement : La Poste, la santé, la justice, la gendarmerie aussi, malgré l'apparition de nouvelles formes de délinquance. La RGPP a ses limites, certains services publics sont à l'os.

La couverture numérique n'est pas à la hauteur des besoins. Et je n'oublie pas l'emploi, qui est la première des préoccupations. On le voit avec Doux, le malaise de notre industrie touche en premier lieu les territoires ruraux. Les villes amortissent mieux la crise.

Le groupe RDSE a présenté l'an dernier une proposition de résolution sur l'égalité territoriale. M. Mézard a rappelé à cette occasion que la République doit garantir un égal accès de tous les citoyens aux services publics, au logement, à l'emploi. Cela suppose de se remobiliser pour mener une

politique d'aménagement du territoire adaptée aux nouveaux enjeux de la mondialisation. Mais soyons clairs : tant qu'il n'y aura pas, madame la ministre, de véritable péréquation telle que permise par l'article 72-2 de notre Constitution, les inégalités demeureront. Seule une véritable solidarité financière est à même de rééquilibrer notre territoire et d'apaiser le sentiment d'abandon qui alimente tous les populismes. Nous attendons avec impatience la grande loi annoncée. (*Mme Hélène Lipietz applaudit*)

M. Jean-Claude Lenoir. – La fracture territoriale s'est aggravée, au cours de ces dernières années, avec la crise ; comme l'État ne dispose pas des moyens nécessaires, certains territoires souffrent plus que d'autres.

Le clivage entre urbain et rural est effacé par d'autres clivages, comme l'a mis en évidence la mission présidée par Jean-Pierre Raffarin. Il y a quatre France : les territoires marchands et dynamiques, les territoires marchands en difficulté, les territoires non marchands dynamiques, dont fait partie l'ouest de la France, les territoires non marchands en difficulté, zones de montagne et éloignées en particulier.

Oserai-je le dire, je ne crois pas à l'égalité en matière d'aménagement du territoire. Nos territoires ne se ressemblent pas, chacun son identité. Je revendique le droit à la différence et à la diversité. Intervenir de la même façon partout est utopique. Je ne crois pas au mantra de l'égalité, un mot doux à prononcer car il appartient à notre devise nationale mais si difficile, au demeurant, à mettre en œuvre. Je crois au levier de l'efficacité pour les territoires favorisés, au levier de la solidarité pour ceux qui ne le sont pas.

L'État doit assumer ses fonctions régaliennes, au premier rang desquelles celles qu'il confie à la police et à la gendarmerie, à la justice -ce n'est pas le retour d'un tribunal de grande instance à Tulle qui fera croire au changement... Il y a aussi l'école, mais les territoires ruraux ont les plus grandes difficultés à mettre en œuvre les mesures décidées par le ministère, au premier rang desquelles la réforme des rythmes scolaires. Une parenthèse... Le Premier ministre a fustigé, vendredi dernier, les maires qui refuseraient de mettre en œuvre cette réforme, invoquant le respect de la loi ; or ce sont le décret du 24 janvier 2013 et la circulaire prise quelques jours auparavant qui ont réorganisé les rythmes scolaires, pas la loi.

Une autre fonction importante relève de l'État, celle d'apporter aux territoires en difficulté des compensations et des moyens. La créativité quotidienne des élus et des citoyens est remarquable, encore faut-il qu'ils aient les moyens de la mettre en pratique.

Demandez aux citoyens qui s'installent dans un territoire ce qu'ils souhaitent y trouver. La question des communications, routières en particulier, est cruciale,

alors que l'État a réduit son réseau national. Qu'il entretienne et modernise au moins ce qu'il lui reste... Je ne peux passer sous silence l'aménagement de la RN 12 et le goulet d'étranglement de Saint-Denis-sur-Sarthe, dans l'Orne.

Beaucoup a été dit ici sur le très haut débit, qui doit irriguer notre territoire. Il faut être beaucoup plus ambitieux que le Gouvernement. Les premiers territoires servis seront les plus riches et les mieux pourvus. Il ne faudra pas attendre dix ans pour que les autres soient dotés du très haut débit. Soyons imaginatifs, les collectivités territoriales sont désireuses d'accompagner l'État.

La culture compte aussi. Une politique culturelle ambitieuse dans un territoire est un pilier du développement économique. Le décalage d'antan entre villes et territoires plus éloignés n'est plus de mise. Le spectacle vivant a toute sa place en territoire rural, qui a connu beaucoup d'animateurs excellents.

Concernant la santé, je diverge d'Hervé Maurey. Je crois aux pôles de santé et je demande à l'État de nous aider à les construire. Dans l'Orne, des réalisations connaissent un très grand succès.

L'idée des maisons de service public, madame la ministre, est bonne, elle n'est d'ailleurs pas nouvelle... Reste à la transformer en projets. J'ai cru comprendre que vous mobiliserez des moyens, jusqu'à 50 % des frais de fonctionnement. Les partenaires de l'État sont prêts à travailler avec lui.

Je ne crois pas à l'égalité, disais-je, mais je crois à l'équité. Soyez équitable, madame la ministre. Le monde rural a souvent besoin de moins de moyens pour réussir aussi bien, et parfois mieux, que le monde urbain. Il est question ici de qualité de vie et de ce lien social aujourd'hui si distendu. (*Applaudissements au centre et à droite*)

M. Jean-Louis Carrère. – Très bien ! Il faut préserver la qualité de vie, la chasse aux pinsons...

Mme Delphine Bataille. – Les espaces ruraux sont les plus touchés par la crise. Les campagnes, les petites villes paient le prix de plusieurs années de politiques publiques désastreuses. Le Nord est emblématique des difficultés qu'elles rencontrent ; si la population est jeune en zone urbaine, elle est vieillissante en milieu rural, un espace qui peu à peu se vide de sa substance.

Le Nord est marqué par l'artificialisation des terres, l'extension de l'habitat individuel, le vieillissement et la précarisation de la population, la hausse des loyers -qui deviennent inaccessibles aux familles les plus modestes-, la sur-représentation des personnes sans emploi et la sous-représentation des cadres. Dans les petits villages, les services publics ont été progressivement rayés de la carte. Les entreprises fuient à cause des infrastructures insuffisantes et mal entretenues. L'État n'a pas su, ces dernières années, relever les défis de ces territoires, entraînant défiance,

voire rejet de la République. La RGPP a ravagé certains territoires dans tous les domaines, tandis que les services à la personne se sont effondrés.

L'exaspération, la colère montent, alors que la pression fiscale, fruit de décisions prises en 2011, augmente en frappant les classes moyennes, qui accusent à tort le gouvernement actuel. Nos concitoyens ruraux attendent plus de considération, plus d'égalité, plus de solidarité.

Le président de la République a souhaité, dès son arrivée, repenser l'aménagement du territoire. La responsabilité de votre ministère sur l'ensemble des territoires urbains et ruraux est une novation, à rebours de la concurrence des territoires auparavant encouragée. Je salue votre volonté de donner à chaque territoire les moyens de développer son potentiel, dans un contexte où la crise et l'endettement réduisent les marges de manœuvre.

La population que je côtoie quotidiennement souffre et s'impatiente. L'accès aux services publics est vital pour les habitants des zones rurales ; face aux carences de l'offre de soin, l'état sanitaire de nos populations se dégrade. Nous attendons beaucoup du pacte « Territoire santé ». Des besoins croissants d'hébergement et de prise en charge des personnes âgées demeurent à satisfaire.

On n'a pas assez dit que le Gouvernement a donné la priorité à l'éducation...

M. Roland Courteau. – Très bien !

Mme Delphine Bataille. – ...après une longue période de déclin, qui aurait pu atteindre la République dans ses fondements. La rentrée 2013 s'est bien passée, nous n'avons pas vécu dans l'angoisse des fermetures de classe.

Le numérique est l'un des tout premiers chantiers du président de la République, qui a défini des objectifs de couverture du territoire d'ici 2022. Où en est-on, madame la ministre ? Les opérateurs restent bien timides sur certaines parties du territoire...

Le développement des infrastructures de transports terrestres ne doit pas être oublié. Le discours des élus urbains ne s'applique pas aux zones rurales, mal desservies, dont les habitants ont besoin d'un véhicule pour se déplacer.

M. Roland Courteau. – Absolument !

Mme Delphine Bataille. – Il faut désenclaver ces espaces en modernisant les routes et avant tout les liaisons ferroviaires, dont l'état se dégrade.

Pour finir, je veux vous faire part des inquiétudes des habitants du Cambrésis. La fermeture de la base aérienne 103, décidée par le précédent gouvernement, a déséquilibré tout un territoire...

M. Jean-Louis Carrère. – Ce n'est pas fini !

Mme Delphine Bataille. – ...1 500 emplois ont été perdus. L'incertitude demeure sur le devenir du terrain de 350 hectares. Le préfet a annoncé la création imminente d'un syndicat mixte qui facilitera l'échange avec des porteurs de projets qui n'ont aujourd'hui pas d'interlocuteurs.

Autre point, le projet de canal Seine-Nord-Europe, qui fédère les élus de toutes tendances. Son coût a été sous-estimé par le gouvernement précédent. Le ministère des transports a signé un accord prévoyant un financement européen pouvant atteindre 40 %. Les quatre départements concernés sont prêts à apporter 500 millions d'euros, qui s'ajouteraient aux 500 millions des régions. On ne comprend pas, dans ces conditions, pourquoi ce projet mobilisateur, porteur d'avenir pour les régions du nord et de la Wallonie, ne se concrétise pas.

Nos territoires disposent d'atouts de nature à leur permettre de relever les défis. Le nord connaît de belles réussites, d'Amazon dans le Douaisis au terminal méthanier de Dunkerque. Les populations demandent plus de solidarité nationale, donc plus d'État. Un État fort doit compléter les efforts des collectivités décentralisées, pour démentir le sentiment croissant d'abandon. Son accompagnement est plus que jamais nécessaire pour donner un second souffle à nos territoire et de l'espoir à leurs habitants. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

Mme Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement. – J'ai été très attentive à vos interventions sur ce dossier essentiel, comme à chaque fois que je viens au Sénat. Monsieur Maurey, la politique d'aménagement du territoire est de très long terme, c'est l'évidence. Mais 2013 aura été une année charnière. Dire que le Gouvernement n'a rien fait sur la santé, le très haut débit, les infrastructures ou les rythmes scolaires est caricatural. *(M. Jean-Louis Carrère approuve)* Je vous ai personnellement adressé cinq lettres de réponse et j'ai répondu sept fois à vos questions écrites. Les choix du Gouvernement ne vous conviennent peut-être pas, mais nous avons agi.

Le Snit a peut-être contenté beaucoup de monde mais il n'était pas financé. Nous avons fait le choix important et naturel, après le rapport Buron, de privilégier la desserte ferroviaire secondaire dans les territoires les plus fragiles.

M. Jean-Louis Carrère. – À la charge des régions...

Mme Cécile Duflot, ministre. – Quant au commissariat général à l'égalité des territoires, il fallait que l'État se réapproprie la politique d'aménagement du territoire -il n'y avait, ces dernières années, plus de pilote dans l'avion, vous l'avez dit-...

M. Roland Courteau. – Eh oui !

M. Aymeri de Montesquiou. – Et M. Guigou ?

Mme Cécile Duflot, ministre. – ...en tenant compte des trente ans de décentralisation et en assurant son rôle de solidarité et de stratégie. L'attention aux territoires les plus meurtris, que j'ai revendiquée en prenant mes fonctions, se justifie pleinement.

Monsieur Bertrand, l'égalité n'est pas l'uniformité. Les territoires ruraux et hyper-ruraux n'ont pas pour vocation de se transformer en espaces récréatifs à côté des métropoles. Nous devons travailler à l'échelle infrarégionale pour combattre des inégalités qui mettent en péril le pacte républicain.

N'opposons pas les services publics et les services au public : nos concitoyens ont besoin de culture mais aussi d'essence à la pompe autant que de sécurité. Nous pouvons inventer d'autres services publics que le maintien de l'existant. M. Maurey veut un ministère de plein exercice et transversal là où mes prédécesseurs n'avaient aucun pouvoir. J'ai, moi, réuni les opérateurs au ministère de l'égalité des territoires pour les faire travailler de conserve. Les maisons de service public, alimentées à part égale par les collectivités territoriales et le fonds national d'aménagement du territoire, constituent une réponse de proximité pérenne pour un accès à un niveau de service de bonne qualité. J'insiste sur la nécessité de la présence humaine, qui est le garant d'une forme de bien-être collectif ; un rapport du Cese le soulignait il y a deux ans.

Concernant le très haut débit et la fibre optique, le plan du Gouvernement en trois tiers ne délaisse pas les zones sensibles. Il ne s'agit pas seulement de fibrer, il est indispensable de penser les usages en amont.

Madame Masson-Maret, je crains que vous vous soyez trompée en évoquant mon budget. Le budget de fonctionnement sera réduit, en 2014, de 16,27 millions à 15,75 millions ; la création du CGET permettra d'associer territoires ruraux et urbains. Pour moi, la question de l'accès aux services publics se pose en termes politiquement identiques quels que soient les territoires : tous les citoyens ont droit aux mêmes services, avec des réponses adaptées.

Madame Didier, j'espère vous avoir convaincue sur les services publics : pour faire un tour de France, je crois que l'on ne peut pas s'en tenir aux seuls services publics ; il faut envisager l'ensemble de la palette pour développer nos territoires.

Monsieur de Montesquiou, le Gouvernement, qui a mis l'accent sur les territoires les plus enclavés, s'engage pour le très haut débit afin que la couverture numérique du territoire soit complète dans dix ans. Toutes les solutions techniques seront mises en œuvre.

Monsieur Camani, je vous remercie d'avoir évoqué la relation de confiance entre l'État et les collectivités territoriales, qui représente effectivement un changement de paradigme. Nous voulons un véritable

partenariat, dans lequel chacun assume ses responsabilités. Si l'État a les siennes, nous devons réfléchir à d'autres formes de solidarité entre les territoires, par exemple en matière d'ingénierie. Les centres-bourg ? Il est vrai que certains sont nécrosés, fragilisés. Leur revitalisation est complexe, il faut souvent repenser le bâti. Mais je ne veux pas anticiper sur la déclaration que fera le Premier ministre au Congrès des maires de France demain...

Monsieur Collin, le dialogue avec la gendarmerie importe, y compris pour les opérateurs. (*M. Jean-Louis Carrère s'exclame*) Les gendarmes connaissent un problème spécifique de logement...

M. Yvon Collin. – Pas seulement les gendarmes...

Mme Cécile Duflot, ministre. – ...auquel nous nous attelons.

Monsieur Lenoir, la devise républicaine ne reprend pas le mot d'équité, ce n'est pas un hasard. L'égalité, qui n'est pas l'uniformité, est un idéal qui fonde le pacte républicain.

M. Jean-Claude Lenoir. – C'est une demande de justice.

Mme Cécile Duflot, ministre. – C'est dans une relation réinventée avec l'État, qui en est le garant, que les collectivités territoriales serviront cette noble cause. (*Applaudissements sur les bancs socialistes et RDSE*)

M. Jean-Louis Carrère. – Comme la qualité de vie... En attendant, je retiens mes applaudissements.

Commissions (*Démissions*)

Mme la présidente. – J'ai reçu avis de la démission de M. Claude Domeizel, comme membre de la commission des affaires sociales, et de Mme Samia Ghali, comme membre de la commission de la culture, de l'éducation et de la communication.

J'informe le Sénat que le groupe socialiste et apparentés a fait connaître à la présidence le nom des candidats qu'il propose pour siéger à la commission des affaires sociales, en remplacement de M. Claude Domeizel, démissionnaire, et à la commission de la culture, de l'éducation et de la communication, en remplacement de Mme Samia Ghali, démissionnaire.

Ces candidatures vont être affichées et les nominations auront lieu conformément à l'article 8 du Règlement.

La séance est suspendue à 19 h 25.

PRÉSIDENCE DE MME BARIZA KHIARI,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 21 h 35.

Échec en CMP

Mme la présidente. – J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire qui s'est réunie sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2014 n'est pas parvenue à l'adoption d'un texte commun.

Organismes extraparlimentaires (*Appel à candidatures*)

Mme la présidente. – J'informe le Sénat que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation de plusieurs sénateurs appelés à siéger au sein de différents organismes extraparlimentaires.

Conformément à l'article 9 du Règlement, la commission des finances a été invitée à présenter des candidatures pour siéger, d'une part, au conseil d'administration de l'établissement public « Autoroutes de France » et, d'autre part, au conseil d'administration du Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports.

La commission de la culture est, quant à elle, invitée à présenter un candidat destiné à siéger au conseil d'administration de l'Institut des hautes études pour la science et la technologie.

Enfin, la commission des lois est invitée à présenter un candidat destiné à siéger au sein du Conseil national de la sécurité routière.

Les nominations au sein de ces organismes extraparlimentaires auront lieu ultérieurement, dans les conditions prévues par l'article 9 du Règlement.

Commissions (*Nominations*)

Mme la présidente. – Je rappelle au Sénat que le groupe socialiste et apparentés a présenté une candidature pour la commission des affaires sociales et une candidature pour la commission de la culture.

Le délai prévu par l'article 8 du Règlement est expiré. La présidence n'ayant reçu aucune opposition, je proclame Mme Samia Ghali membre de la commission des affaires sociales, en remplacement de M. Claude Domeizel, démissionnaire, et M. Claude Domeizel membre de la commission de la culture, en remplacement de Mme Samia Ghali, démissionnaire.

Ligne ferroviaire Lyon-Turin (*Procédure accélérée*)

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, autorisant l'approbation de l'accord entre le

gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Discussion générale

M. Thierry Repentin, ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. – C'est un beau rendez-vous que la ratification de cet accord du 30 janvier 2012 entre les Gouvernements français et italien, pour la réalisation de la ligne ferroviaire Lyon-Turin qui a une résonance particulière sur les territoires dont le Sénat est le représentant. En ratifiant cet accord, la Haute assemblée participe à la réalisation d'un projet européen d'envergure, reliant des pôles économiques stratégiques et améliorant la mobilité des citoyens européens.

Au-delà de son impact local, qui est important, ce projet pose la question de la place de notre pays au cœur des réseaux européens. L'Italie, la Suisse et l'Autriche investissent dans le renforcement des échanges entre le nord et le sud de l'Europe avec les mises en service des tunnels de Lötschberg et du Brenner. La ligne Lyon-Turin ne relie pas que la France et l'Italie, elle replace la France au centre de gravité des réseaux transeuropéens en abolissant la frontière naturelle que sont les Alpes.

La ratification de cet accord marque une étape pour l'avenir de notre pays au sein du projet européen, alors que le président de la République réoriente depuis dix-huit mois l'action européenne de la France pour construire une France forte qui entretienne de solides relations avec ses proches partenaires.

Il fallait donner une impulsion dans le sens d'une politique orientée vers la croissance et l'emploi, avec l'Allemagne mais aussi avec l'Italie qui est redevenue un de nos partenaires privilégiés depuis l'arrivée d'Enrico Letta. Avec ce partenariat, nous défendons mieux nos intérêts communs en Europe ; la France et l'Italie se sont retrouvées, après une période mouvementée. Nous ne devons pas perdre de vue notre histoire commune. Ce rapprochement s'explique par de nombreuses convergences. L'Italie est notre deuxième client et troisième fournisseur. C'est dans ce contexte que se tiendra notre prochain sommet bilatéral à Rome, après demain.

L'Assemblée italienne a ratifié l'accord. Son Sénat doit le faire. Nous devons lui prouver que nous croyons en notre avenir commun. Nous avons déjà publié au *Journal officiel* du mois d'août la déclaration d'utilité publique relative au traité de cette future infrastructure ferroviaire.

Nous partageons la même vision ambitieuse de l'Europe. La ratification de cet accord traduira notre engagement pour la croissance durable et l'emploi.

Ce projet marquera le basculement du trafic transalpin de la route vers le fret. L'intérêt économique est indéniable. Les régions de Rhône-Alpes et de la Lombardie bénéficieront de l'effacement de la frontière alpine. Plus de la moitié des emplois induits seront créés en France. La liaison Paris-Milan se fera en moins de quatre heures, contre sept heures actuellement. La création de ce corridor bénéficiera à la compétitivité de notre économie. La France et les États de l'arc alpin se sont engagés dans une politique volontariste de report modal, qui augmentera la part du transport ferroviaire.

Il faut en finir avec le mur de camions qui traversent les Alpes.

MM. Jacques Chiron, Jean-Claude Carle et Mme Michèle André. – Très bien !

M. Thierry Repentin, ministre délégué. – La multimodalité, c'est l'avenir de notre économie et de notre planète. Investir les espaces transfrontaliers, c'est investir pour l'avenir. De François Mitterrand à François Hollande, en passant par Jacques Chirac et Nicolas Sarkozy, tous les présidents de la Républiques ont soutenu ce projet.

Cet accord poursuit notre investissement dans les espaces transfrontaliers, en offrant à la France comme à l'Europe de nouvelles perspectives.

À Grenoble, il y a un mois, j'ai réuni les représentants de sept pays pour créer un espace alpin transfrontalier. La ratification de cet accord ajoute à cette dynamique naissante. Elle créera un arc qui rapprochera plus de 300 millions de citoyens européens d'est en ouest, de la péninsule ibérique à la Slovénie et à l'est de l'Europe.

Nous nous sommes battus pour que l'Europe relance ses investissements d'avenir. Dans le cadre pluriannuel 2014-2020, qui doit être approuvé demain par le Parlement européen, 15 milliards d'euros seront mis à la disposition de nouvelles infrastructures. La ligne Lyon-Turin, comme le canal Seine-Nord, est éligible aux subventions européennes à hauteur de 40 % -le commissaire Kallas l'a confirmé à M. Cuvillier le 17 octobre dernier. Restent 35 % à la charge de l'Italie et seulement 25 % à la charge de la France.

La ratification de cet accord, à l'heure où montent l'euroscepticisme et les doutes sur notre capacité à agir, constitue une réponse car, comme l'a dit le président de la République, la réponse à la morosité ambiante passe par les actes. Ce projet, par lequel les Français seront demain fiers d'être des Européens, en est un. Le Gouvernement vous demande de bien vouloir ratifier cet accord franco-Italien. (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Yves Pozzo di Borgo, rapporteur de la commission des affaires étrangères. – Cet accord ambitieux marque une étape décisive pour un projet majeur mis à l'étude depuis quinze ans par les

gouvernements français et italien. Une large partie de cet itinéraire sera vouée au ferroutage, alors que le trafic transalpin est à 85 % routier.

La ligne ferroviaire du Mont-Cenis est inadaptée à ce trafic. On ne peut passer sous silence les nuisances provoquées par le trafic des 2,7 millions de poids lourds qui ont franchi, en 2011, les passages franco-italiens. Il est urgent de désengorger les Alpes ; la pollution des vallées reste. S'y ajoutent les risques sécuritaires. Nous avons tous en mémoire les drames survenus dans les tunnels du mont Blanc, de Fréjus et du Saint-Gothard.

Cette nouvelle ligne ferroviaire participe de la création du corridor méditerranéen, allant d'Algesiras à la frontière orientale de l'Union européenne. La longueur totale de la ligne nouvelle sera de 269 kilomètres, divisée en trois tronçons : Lyon-Saint-Jean de Mauricienne, Saint-Jean de Mauricienne-Suse Bussoleno et Suse-Bussoleno-Turin.

L'accord crée un promoteur public pour la partie transfrontalière du projet et, en son sein, une commission des contrats et un service permanent de contrôle qui veillera au bon emploi des fonds publics. Pour la seule partie transfrontalière, le coût du projet s'élève à 8,5 milliards d'euros, financés par l'Union européenne, l'Italie et la France. La part revenant à notre pays s'élèvera à 2,2 milliards d'euros.

Le commissaire Kallas a rappelé le 17 octobre dernier l'importance de ce projet et le soutien de la commission européenne à cette nouvelle ligne ferroviaire.

Le soutien politique infaillible à ce projet est nécessaire. Les présidents de la République successifs n'y ont pas manqué. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous assurer du soutien du Gouvernement ? Que ce dossier sera déposé en temps et en heure avant l'été 2014, qu'il ne fera pas l'objet d'arbitrages budgétaires défavorables ou dilatoires ?

M. Jean-Pierre Vial. – Très bien !

M. Yves Pozzo di Borgo, rapporteur. – L'Italie est le premier marché de l'agro-alimentaire français. L'essentiel de son économie se concentre dans le nord-ouest du pays. Plus qu'une liaison Lyon-Turin, ce sont les relations entre le Grand Paris et toute la région autour de Milan qui bénéficieront de ce projet, deux grandes aires économiques. C'est pourquoi un sénateur de Paris défend ce projet Rhône-alpin.

M. Jean-Pierre Vial. – Très bien !

M. Jean-Claude Carle. – Très bien !

M. Yves Pozzo di Borgo, rapporteur. – Il existe un risque fort de marginalisation de la France si nous demeurons à l'écart des grands axes européens.

Les lignes nord-sud sont très développées en Europe (*M. Jean-Louis Carrère, président de la*

commission des affaires étrangères, le conteste) et cette ligne sera une première est-ouest.

Dès 1991, en signant la convention alpine, la France s'est engagée à prendre des mesures en matière de transport pour réduire les nuisances liées au trafic interalpin. L'objectif est de passer d'une répartition de 85-15 en faveur du routier à une répartition 55-45, ce qui réduira les émissions de gaz à effets de serre. Un poids lourd rejette une tonne de Co₂ sur 350 kilomètres de trajet dans les vallées alpines.

Bien sûr, ce projet, comme tout projet d'envergure, n'est pas exempt d'oppositions. Celles-ci portent sur son coût. Le financement à très long terme réduira son impact sur les finances publiques. Des financements innovants, auxquels la Banque européenne d'investissement a commencé à réfléchir, pourront être mobilisés.

À ceux qui pointent la sous-utilisation de la ligne actuelle, je réponds que les caractéristiques même de la ligne historique la rendent inadaptée : on ne peut pas aller plus loin que 17 % du fret ferroviaire. Sur place, on s'en rend compte : vu la pente, il faut pousser les locomotives pour qu'elles avancent !

Le prochain sommet franco-italien de novembre sera l'occasion d'enclencher une nouvelle phase. Ce chantier n'est ni démesuré ni inopportun. Il est cohérent et adapté aux exigences écologiques.

Je remercie et rends hommage à tous ceux qui ont accompagné ce projet de loi que je vous propose d'adopter. (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes et CRC*)

M. André Vairetto, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. – Ce chantier constituera une prouesse technique, en multipliant les ouvrages d'art sur une longueur supérieure de 57 kilomètres, supérieure de 7 kilomètres à celle du tunnel sous la Manche. Un prochain accord permettra d'engager les travaux proprement dit.

Il ne faut pas se tromper d'échelle. Cette nouvelle liaison sera structurante pour les relations franco-italiennes, mais aussi pour tout le sud de l'Europe. Très attentifs à nos relations avec l'Allemagne, nous oublions parfois que l'Italie est notre deuxième partenaire commercial, avec 70 milliards d'euros pour 40 millions de tonnes de marchandises échangées en 2012, dont 90 % par la route. Avec la nouvelle ligne ferroviaire, le grand bassin parisien sera relié au triangle Gênes-Milan-Turin.

Ce projet fait partie des axes prioritaires européens. Dans le programme RTE-T européen, il constitue le corridor méditerranéen qui reliera le sud de l'Espagne à l'Europe centrale. À ce titre, il peut prétendre à des soutiens financiers renforcés de l'Union européenne.

M. Roland Courteau. – Très bien !

M. André Vairetto, *rapporteur pour avis*. – Les régions françaises et italiennes traversées recueilleront les bénéfices écologiques immédiats de cette réalisation. La sécurité sera améliorée. L'accident du tunnel du Mont-Blanc, en 1999, fit 39 victimes. Les dessertes pour les passagers de toute la région Rhône-Alpes seront améliorées.

Ce projet entraînera un bond capacitaire. Si les liaisons actuelles sont loin d'être saturées, leurs caractéristiques techniques sont inadaptées au transport moderne. La ligne Lyon-Turin modifie radicalement la donne technique, sécuritaire et économique.

Le transfert modal massif découlant de ce projet devra être accompagné d'une politique tarifaire adaptée, tenant compte des externalités négatives du transport routier.

M. Jean-Louis Carrère, *président de la commission des affaires étrangères*. – Très bien !

M. André Vairetto, *rapporteur pour avis*. – Dans son référé d'août 2012, la Cour des comptes s'est inquiétée du coût prévisionnel du projet, estimé à 24 milliards, mais elle a retenu le périmètre le plus vaste. Le coût prévisionnel de la seule section transfrontalière, qui fait l'objet de l'accord, est de 8,5 milliards d'euros, partagés entre la France -25 %-, l'Italie -35 %- et l'Union européenne -40 %. Qui plus est, le financement de ces travaux sera étalé sur deux ou trois décennies pour une exploitation durant deux à trois siècles.

Il convient de mettre en balance le coût de la non-réalisation du projet avec les risques pour la sécurité routière et la qualité de l'air.

M. Jacques Chiron. – Exact.

M. André Vairetto, *rapporteur pour avis*. – Ce projet est visionnaire. La France et l'Italie du XXI^e siècle ne peuvent se montrer plus timorées que le petit État de Piémont-Sardaigne au XIX^e siècle, qui décida de percer le tunnel du Mont-Cenis, ou que la Confédération helvétique qui finance seule, en taxant les camions, les tunnels du Gothard et du Lötschberg.

M. Jean-Louis Carrère. – Pas de bonnets rouges !

M. André Vairetto, *rapporteur pour avis*. En réalisant un saut qualitatif majeur, la France évitera de se retrouver marginalisée dans la recomposition européenne en cours. C'est un projet qu'il faut apprécier à une échelle séculaire. Je sais qu'il est difficile de concevoir de tels projets, en cette époque pressée et obsédée par le court terme. Nos petits-enfants nous remercieront d'avoir eu le courage de lancer cette nouvelle ligne.

MM. Jean Besson et Roland Courteau. – Très bien !

M. André Vairetto, *rapporteur pour avis*. – Pour toutes ces raisons, la commission du développement

durable a donné un avis favorable à l'adoption de ce texte. (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

Mme Kalliopi Ango Ela. – Les écologistes sont attachés à la promotion du transport ferroviaire. Nous regrettons que le fret soit en déclin...

M. Jean-Claude Carle. – Très bien !

M. Jean-Vincent Placé. – Eh oui !

Mme Kalliopi Ango Ela. – Un rapport récent incite à sa rénovation. Les infrastructures actuelles de l'arc alpin doivent être rénovées. Il y a urgence.

Les intentions affichées par ce projet de loi apparaissent louables. Celui-ci favoriserait le basculement de la route vers le fer. Nous regrettons que notre commission n'ait pas jugé utile d'entendre les opposants au Lyon-Turin.

M. Jean-Vincent Placé. – Très bien !

Mme Kalliopi Ango Ela. – La voie du Mont-Cenis est insuffisamment utilisée. Le seuil de saturation ne sera pas atteint avant une trentaine d'années.

Les problèmes techniques évoqués par le rapport sont sujets à discussion. L'afro-tunnel devant relier le Maroc à Gibraltar le montre, avec une pente de 25 à 30 ‰. Le défi technologique n'est pas insurmontable.

Le prétendu gain écologique allégué par le rapport n'a pas convaincu les opposants au tracé proposé pour la ligne Lyon-Turin. Vu le coût faramineux du projet, la Cour des comptes a pointé sa faible rentabilité socio-économique. La commission Mobilité 21 a classé le projet en deuxième priorité, donc à renvoyer après 2030. Un projet de cette ampleur peut affecter le cycle hydrologique des régions traversées, avec la perte de 300 millions de mètres cubes d'eau.

Il y aura plus de 720 000 poids lourds supplémentaires dans les Alpes si ce projet se concrétise. Il est inutile, onéreux, nocif pour l'environnement. Le groupe écologiste du Sénat, comme celui de l'Assemblée nationale, se prononce contre cet accord. (*Applaudissements sur les bancs écologistes*)

M. Jean-Pierre Vial. – En qualité de rhône-alpin et savoyard, j'interviens dans ce débat au nom de mon groupe avec un réel plaisir. Le projet de ligne entre Lyon et Turin est, au-delà de la liaison franco-italienne, essentiel, structurant à l'échelle européenne. Dès le 17 janvier 1989, le conseil général de la Savoie demande une étude sur une ligne Lyon-Turin. Le 23 novembre 1992, le conseil général de Savoie, toujours, promeut le report modal dans l'axe alpin. Est-il besoin de rappeler l'article 2 *bis* de la convention alpine de 1991 qui appelle à la création de structures appropriées pour soulager les hommes ? Il est bon de rappeler l'histoire à ceux qui se targuent d'imaginer le monde de demain. Pour la ligne Lyon-Turin, la Savoie

avait vingt ans d'avance sur le Grenelle de l'environnement.

Les accidents dans les tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et du Gothard, nous ont enseigné que nous ne pouvons plus nous appuyer sur des infrastructures fragiles pour le transport transalpin. Ce sera bon pour l'écologie : le transfert d'un million de camions de la route vers le rail équivaldra à un gain de 700 000 tonnes de CO₂. Le gain économique est également majeur : en trente ans, le transport de marchandises transalpin est passé de 68 millions à 150 millions de tonnes ; il augmentera de 60 % d'ici 2030, d'après l'Union européenne. Non, la baisse du fret ferroviaire ne doit pas être une singularité française à conserver. Nous viendrait-il à l'idée de condamner le transport maritime parce que nos ports ont perdu des places dans la compétition mondiale ? Certainement pas, sur ce terrain-ci comme sur ce terrain-là, la France doit lancer une entreprise de reconquête.

Au reste, le transport transalpin est reparti à la hausse depuis la mise en service du nouveau gabarit du tunnel du Mont-Cenis avec une augmentation de 17 % au second semestre 2012 et de 25 % sur les premiers mois de 2013.

Cela dit, il nous faut avoir une vision plus large. L'Union européenne veut renforcer l'axe méditerranéen face à la domination des grands ports du nord et à la nouvelle route de la soie. Déjà la *Deutsche Bahn* opère un service quotidien à la destination de la Chine *via* la Russie, et Hupac, de Barcelone à Shanghai, en utilisant l'actuel tunnel du Mont-Cenis !

Tout cela confirme l'ambition du projet Lyon-Turin, que l'Italie financera à 35 % bien que 45 kilomètres des 57 kilomètres du tunnel se trouveront en territoire français.

La France contribuera à hauteur de 2,2 milliards à ce projet qui coûte 8,5 milliards pour la partie transfrontalière, soit seulement le double du coût des descenderies réalisées depuis dix ans, sans que cela suscite de réaction. J'ajoute que la Suisse a financé seule le tunnel du Gothard.

M. Jean-Claude Carle. – Très bien !

M. Jean-Pierre Vial. – Ce projet sera créateur d'emplois et de croissance.

M. Jean-Louis Carrère, *président de la commission des affaires étrangères.* – Bien sûr !

M. Jean-Pierre Vial. – Oui, vous avez eu raison de souligner la dimension européenne de ce projet, que l'appellation Lyon-Turin a pu faire oublier. Est-ce un hasard si 91 parlementaires français ont lancé un appel au président de la République à la veille du sommet franco-italien, engagés pour lui demander de respecter les engagements pris par trois présidents de la République successifs, si 500 entrepreneurs

allemands et 1 000 entrepreneurs français se sont mobilisés ?

N'est-ce pas une chance pour cette Europe qui fut celle de Jean Monnet, de la communauté du charbon et de l'acier, de la monnaie unique de devenir l'Europe des grandes infrastructures ? Hasard du calendrier, le Parlement européen s'apprête à adopter un budget dont les crédits pour les transports augmentent fortement.

Le vote par le Sénat de ce projet de loi marquera aussi son exigence que le Gouvernement s'engage à mener à bien cette liaison Lyon-Turin qui est un projet du XXI^e siècle. (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Jean-Louis Carrère, *président de la commission des affaires étrangères.* – Très bien.

Mme Évelyne Didier. – Cet accord franco-italien concrétisera une idée vieille d'une quinzaine d'années, après les accords de 1996 et 2001, sous le gouvernement Jospin, avec M. Gayssot comme ministre des transports.

M. Jean-Louis Carrère, *président de la commission des affaires étrangères.* – Exact.

Mme Évelyne Didier. – Nous avons à nous prononcer sur cette décision d'intérêt général juste avant le sommet franco-italien du 20 novembre.

Les principaux axes qui relient nos deux pays sont saturés : 7 400 camions les empruntent chaque jour. Et, comme les autres orateurs, je citerai les accidents survenus dans les tunnels du Mont-Blanc et de Fréjus, en 1999 et 2005. Outre les indéniables avantages écologiques, ce projet a le mérite d'être financé à 40 % par l'Union européenne et à 35 % par l'Italie. Notre pays ne paierait, si j'ose dire, que 25 % du coût, avec la création de 3 000 emplois pour la réalisation du projet et de 300 emplois pérennes pour l'exploitation du tunnel.

Si ce projet paraît globalement cohérent, certains s'interrogent sur l'utilité de cette ligne alors que le trafic transalpin stagne et que la Cour des comptes a souligné un risque de dérapage dans son référé d'août 2012. Autre motif d'inquiétude, les nuisances écologiques. À notre sens, elles sont moindres que celles générées actuellement par le transport routier dans les Alpes.

M. Jean-Louis Carrère, *président de la commission des affaires étrangères.* – Il y a encore plus de camions à traverser les Landes !

Mme Évelyne Didier. – Compte tenu de l'opposition suscitée par l'écotaxe, nous nous inquiétons, quant à nous, du financement du projet.

Monsieur le ministre, pourrez-vous me confirmer que ce projet signale votre volonté de soutenir le fret ferroviaire et le report modal ? L'Union européenne financera-t-elle comme prévu ?

MM. Alain Néri et Jean Besson. – Il faut croire à l'Europe !

Mme Évelyne Didier. – Ce sont des inquiétudes. Elles n'empêchent pas que le groupe CRC comme les élus communistes Rhône-alpins apportent leur soutien à la ligne Lyon-Turin. (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Jean-Claude Carle. – Très bien !

M. Jean-Claude Requier. – La France est le premier partenaire commercial de l'Italie, qui est notre deuxième partenaire commercial. Nous avons échangé 70 millions de tonnes de marchandises en 2012. La nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin, confortée par les accords de 1996 et de 2001, rapprochera nos économies et nos peuples.

Avec plus de 7 400 camions par jour, cette situation est devenue insupportable aux 14 millions d'habitants de l'arc alpin. Contrairement à ce qu'on entend, cette ligne participera de la protection de l'environnement définie dans l'accord transalpin de 1991. Certes, le trafic ferroviaire a ralenti à partir de 2008. Pour autant, 2,7 millions de camions empruntent les vallées alpines. L'enjeu est international, mais aussi national avec le rapprochement de Grenoble et de Chambéry de Paris.

Au-delà de ces bénéfiques immédiats, ce projet souffre d'interrogations sur le financement. À cet égard, la mise en place d'un contrôle par tiers garantira la transparence des procédures. Le Lot, département de Maurice Faure qui a signé le traité de Rome, préfère un tel grand projet européen à la prolifération des normes qui pèsent sur la fabrication des fromages à pâte molle. (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Jean-Louis Carrère, président de la commission des affaires étrangères. – ...et la chasse aux petits oiseaux.

M. Jean-Claude Requier. – Le groupe RDSE soutiendra ce projet de loi, à l'exception de Philippe Esnol. Par ce vote, notre collègue francilien ne s'oppose pas au projet lui-même mais veut rappeler l'urgence qu'il y a à boucler l'A 104 et à parvenir à un engagement sur le canal Seine-Nord. Comme quoi un train peut cacher une route ou un canal. (*Sourires et applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Jean-Louis Carrère, président de la commission des affaires étrangères. – Très bien !

M. Vincent Capo-Canellas. – Le Gouvernement nous demande de ratifier ce projet de loi dans la perspective du sommet franco-italien qui aura lieu après-demain. Le projet de création d'un axe ferroviaire entre Lyon et Turin date des années 1990 ; il a fait l'objet de deux premiers accords en 1996 et 2001 et d'une validation européenne. L'accord du 30 janvier 2012 concerne la seule partie

transfrontalière : il clarifie la gouvernance et le financement du projet.

Parmi les inquiétudes qu'il suscite, citons la consommation des terres agricoles, l'incertitude sur le calendrier ou sur le coût depuis qu'en 2012, la Cour des comptes a souligné un risque de dérapage. Sur ce dernier point, le rapporteur nous a rassurés. Surtout, l'Union européenne s'est engagée à financer la partie transfrontalière du projet à 40 %, ce qui réduit la contribution de la France à 2,15 milliards d'euros. L'engagement financier de l'Italie sera plus important, alors que le tunnel se situera majoritairement sur notre territoire.

Cette ligne nous reliera à notre deuxième partenaire commercial, l'Italie ; elle revêt une importance économique pour tout le sud de l'Europe. Elle devrait attirer 4,5 millions de voyageurs en 2035 par report modal. Concernant le fret, car c'est là l'enjeu, il reprendrait la moitié du trafic routier à la même période, ce qui réduirait d'autant les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

Parce qu'il n'y a pas d'alternative ferroviaire crédible au Lyon-Turin, le groupe UDI-UC soutient ce projet de loi. (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Jacques Chiron. – En novembre 2012, nous nous sommes réunis, parlementaires de tous bords, pour témoigner de notre engagement envers la ligne Lyon-Turin. Ceux qui étaient présents s'en souviennent : des parlementaires espagnols et italiens, de même que les anciens ministres Louis Besson et Jean-Claude Gayssot, assistaient à la réunion.

Merci à François Hollande de reprendre ce projet porté par quatre présidents de la République successifs. À ceux qui s'enferment dans des postures passéistes, je rappelle que le montant de nos échanges avec l'Italie est treize fois supérieur à celui de nos échanges avec la Chine. Nous, élus des Alpes, connaissons le coût de la pollution provoquée par 2,7 millions de camions dans nos vallées. Pardon, mais nous, nous agissons concrètement pour l'écologie. Avec cette ligne, nous économiserons entre 530 000 et 700 000 tonnes de CO₂ avec le report d'un million de camions sur le rail, sans parler du report des voyageurs. Nous veillerons à préserver nos terres agricoles. Que la ligne actuelle ne fonctionne pas à plein n'est pas un argument : inaugurée en 1871, c'est un monument historique vétuste, avec ses 43 kilomètres de voie unique et son vieux tunnel culminant à 1 300 mètres qui rend son utilisation très coûteuse.

Sur la période 2010-2030, les Suisses estiment que le fret ferroviaire augmentera de 3 %, ce qui représentera un doublement d'ici 2035, et ils sont décidés à prendre des mesures autoritaires pour imposer le report de la route vers le fer. Quand la nouvelle ligne ferroviaire sera en service, nous devons rendre les autoroutes alpines plus onéreuses

pour les camions. Les Suisses ont bien compris les enjeux : quand nous discutons, ils creusent les tunnels du Gothard et du Lötschberg. Dans cette situation, est-il raisonnable de renoncer à ce projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin ?

MM. Jean-Claude Requier et Alain Néri. – Non !

M. Jacques Chiron. – Nul doute que cette nouvelle liaison, qui reliera l'Europe du sud à l'Europe centrale, apportera des emplois et de la croissance. L'Union européenne a reconnu son intérêt en s'engageant à financer le tunnel de base à 40 % ; la France, elle, ne déboursa que 25 %, soit 2,2 milliards d'euros. Voilà qui répond à l'interrogation de la Cour des comptes.

Alors, nous pouvons regarder passer les trains (*sourires*) sans répondre aux attentes de nos concitoyens ou bien nous pouvons travailler à l'avenir et œuvrer au développement durable. Le groupe socialiste apporte un soutien déterminé à la réalisation de cet axe ferroviaire Lyon-Turin ! (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Jean Besson. – Les rapporteurs et les orateurs précédents ont si bien présenté ce grand projet Lyon-Turin que je serai bref : je ne comprends pas la position du groupe écologiste. Robert Schuman disait, il y a plus de soixante ans, que « l'Europe ne se fera pas d'un coup ni dans une construction d'ensemble mais par des réalisations concrètes créant des solidarités...

M. Thierry Repentin, ministre délégué. – ...de fait ».

M. Jean Besson. – Un mot d'ordre repris par Jacques Delors.

M. Vincent Capo-Canellas. – Très bien !

M. Jean Besson. – Une liaison est-ouest, de Séville à Kiev, est indispensable pour contrebalancer les grands axes nord-sud. J'ajoute que cette ligne pourrait très bien passer non par Lyon mais par le sillon alpin, d'Annecy et Chambéry à Grenoble et Valence. La région a déjà consacré 70 millions d'euros à cette ligne qui sera ouverte le 15 décembre. L'opposition au Lyon-Turin est très minoritaire : 2 parlementaires sur 83 ! Le projet est soutenu aussi par les entreprises, sans parler de l'Union européenne qui le finance à 40 %.

Monsieur le ministre, vous pouvez compter sur le oui franc et massif du groupe socialiste à cette belle réalisation européenne ! (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Yves Pozzo di Borgo, rapporteur. – Malgré la procédure accélérée, nous avons organisé douze auditions pour entendre tous les acteurs, y compris des opposants. À la différence de ce qui s'est fait à l'Assemblée nationale, nous avons pu mener un travail considérable sur ce projet de loi important.

M. Thierry Repentin, ministre délégué. – Merci du soutien que beaucoup d'orateurs ont exprimé avec conviction et responsabilité, en reconnaissant que certaines terres, certaines entreprises, certaines habitations seraient touchées par ce grand projet, comme il en va toujours en pareil cas.

Pour ceux qui ne sont pas convaincus, comme Mme Ango Ela, il est encore temps de changer d'avis. La ligne du Mont-Cenis, construite en 1871, culmine à une altitude de 1 300 mètres, avec une pente de 35 % qui impose de recourir à deux ou trois locomotives Diesel pour tracter et pousser les trains de marchandises. D'où son manque d'attractivité par rapport aux routes passant par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Disons-le clairement : nous n'atteindrons jamais 100 % de capacité du tunnel du Mont-Cenis. Au reste, le fret ferroviaire progresse là où les infrastructures sont performantes.

M. Louis Nègre. – Juste ! C'est seulement chez nous que le fret baisse.

M. Thierry Repentin, ministre délégué. – En Suisse, par exemple, avec les tunnels du Gothard et de Lötschberg -celui-ci, ouvert il y a quatre ans, est déjà à 100 % de sa capacité. À nous de faire aussi du rail un concurrent redoutable de la route.

La commission Mobilité 21 a logiquement classé la réalisation des accès au tunnel de base en second rang pour tenir compte du temps de réalisation de l'ouvrage. Elle a donc mentionné la date de 2030. Mais sa planification doit être révisée tous les cinq ans et le délai pourra être rapproché en fonction de l'avancement des travaux.

L'apport de l'Union européenne ne vient pas en concurrence de la modernisation du réseau ferroviaire actuel. La terminologie européenne est claire : les financements portent sur les « interconnexions européennes ». Seuls deux projets en France sont concernés : le Lyon-Turin et le canal Seine-Nord. M. Philippe Esnol peut en prendre acte. Si nous ne réalisons pas ces projets, ces crédits n'iront pas vers d'autres projets français mais vers d'autres « interconnexions européennes ». Pouvons-nous vraiment nous passer de cette manne dans les temps actuels ?

Plusieurs voix socialistes. – Mais non !

M. Vincent Capo-Canellas. – Pour une fois qu'il y a une manne !

M. Thierry Repentin, ministre délégué. – Évidemment, les gouvernements successifs prendront des mesures incitatives au report modal. Le report de quelques mois de l'écotaxe poids lourds n'a pas d'impact sur le financement de ce projet de long terme. L'accord bilatéral qui vous est présenté concerne à la fois les court, moyen et long termes. Les flux de marchandises seront régulés par des dispositifs incitatifs ou coercitifs.

La France s'engage à mobiliser rapidement ces sommes que la Commission européenne est prête à mettre à notre disposition et que le Parlement européen votera demain. Le Gouvernement français présentera dès 2014 une demande que nous souhaitons conjointe avec l'Italie, au taux maximum pour la période 2014-2020. La réponse définitive sera apportée par le sommet franco-italien. Je suis plutôt optimiste. *(Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes)*

La discussion générale est close.

Discussion de l'article unique

M. Jean-Claude Carle. – Il est des projets de loi dont l'examen procure plus de satisfaction que d'autres. C'est le cas de celui-ci. Il correspond à la vraie mission de l'Europe, qui peut être le lieu d'initiatives et d'investissements pour préparer l'avenir plutôt que ce machin technocratique, producteur de normes.

Tous les présidents de la République et tous les gouvernements qui se sont succédé ont soutenu ce projet.

Je salue l'engagement de tous ceux qui ont permis notre débat. Notre regretté ancien collègue Pierre Dumas est de ceux-là, avec Michel Barnier, qui a une position stratégique à la Commission européenne, et Jean-Pierre Vial. J'associe à cet hommage Jean-Jack Queyranne, président du conseil régional Rhône-Alpes. La ligne Lyon-Turin est l'axe central, incontournable, des échanges entre l'Europe du nord et l'Europe du sud. La « banane bleue », qui va de Rotterdam à Milan, a Lyon pour point de bifurcation des flux, vers la péninsule ibérique et vers l'Italie.

Nos infrastructures ferroviaires ne sont pas assez adaptées. Il faut une semaine pour faire Rotterdam-Milan par le fer, 24 heures par la route. Il faut mettre fin à cette incohérence. Soit, Hannibal a traversé les Alpes à dos d'éléphant, mais c'était il y a des siècles et un autre espace-temps. Soyons imaginatifs pour mobiliser fonds publics et privés.

Je me réjouis en outre que ce maillon Lyon-Turin réduise aussi de vingt à trente minutes le temps de parcours entre Chambéry ou Annecy et Paris et confirme le rôle de l'aéroport Saint-Exupéry.

Le groupe UMP votera ce texte. *(Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes)*

M. Didier Guillaume. – Notre vote est important pour l'Europe, pour la France, pour le développement économique, pour la protection de l'environnement. Je tiens à saluer Jean-Claude Gayssot et Louis Besson pour l'opiniâtreté avec laquelle ils ont défendu ce projet. *(Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes)*

Monsieur le ministre, j'ai beaucoup apprécié l'engagement du Gouvernement, que vous avez réaffirmé. Nous attendons beaucoup du sommet franco-italien. Je fais confiance au président de la République et aux autorités italiennes. Les relations économiques entre la France et l'Italie sont considérables pour notre industrie agro-alimentaire, pour notre environnement. Nous devons avancer.

À quelques mois des élections européennes, je suis inquiet de ce que nos concitoyens pensent de l'Europe. Il est bon que celle-ci n'apparaisse pas seulement sur le mode de la contrainte mais aussi comme le soutien à de grands projets structurants comme cette liaison Lyon-Turin.

La quasi-unanimité des élus de Rhône-Alpes sont favorables à sa réalisation. Nos votes aideront le président de la République à porter la parole de la France à Rome. Espérons que nos enfants voient demain la réalisation de ce tunnel comme une chance pour la France et pour l'Europe. *(Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes)*

Mme Kalliopi Ango Ela. – Je suis très heureuse d'avoir entendu ce soir autant d'arguments écologiques, même si nos conclusions diffèrent. C'est si rare ! La commission a-t-elle désiré entendre l'ancien président de RFF et celui de la SNCF, les chambres d'agriculture de Rhône-Alpes, de Savoie, les maires de la région, sans parler des conseillers régionaux EELV ? Nous voyons autrement le développement économique et social harmonieux de la région.

Bien sûr, nous sommes pour le ferroutage. Encore serait-il plus judicieux de commencer par les plaines de notre pays, où ce serait plus facile. Modernisons déjà les réseaux existants. Cela créerait peut-être plus d'emplois. Vous le voyez, nous ne partageons pas la même vision. *(Applaudissements sur les bancs écologistes)*

M. Alain Néri. – Le Massif central souffre d'un enclavement ferroviaire. Clermont-Ferrand attend avec impatience un TGV. Je milite pour l'amélioration de la ligne Clermont-Paris et du train Téos surnommé, parce que ça secoue, *Orangina*. Il faut le rendre plus rapide, mieux adapté aux besoins des populations. Dans nos trains, c'est comme au restaurant, il faut choisir, en l'occurrence entre l'éclairage et le chauffage. Dur, en hiver.

Je suis très favorable à la liaison Lyon-Turin ; Clermont-Ferrand est à 2 h 20 de train de Lyon. Une ligne Clermont-Lyon-Turin et au-delà serait un facteur considérable de développement économique. Au moment où l'Europe est en butte à des critiques, c'est une bonne chose qu'elle participe à des investissements aussi indispensables ; c'est ainsi que nous bâtissons l'Europe sociale.

Pendant trop longtemps, notre pays fut jacobin : toutes les voies de chemin de fer convergeaient vers

Paris. Ce serait, monsieur le ministre, le changement dès maintenant (*sourires*) de réaliser des lignes transversales. Mon vote auvergnat sera un vote pour les Rhône-alpins, pour la solidarité, pour la croissance et l'aménagement du territoire.

M. Louis Nègre. – La constance de la position française n'a d'égale que la volonté de l'État italien, qui répond aux réalités de nos échanges économiques avec l'Italie du nord, l'une des collectivités territoriales les plus riches d'Europe. Las, en 2013, 90 % de nos échanges s'effectuent par la route. Comment continuer ainsi tout en clamant que nous œuvrons au report modal ? Seule une ligne ferroviaire mixte fret-voyageurs apportera une réponse de qualité et efficace.

Le tunnel du Lötschberg a été terminé par la Suisse en 2007, celui du Gothard, long de 57 kilomètres, le sera en 2016, un nouveau projet, à peu près aussi long, est lancé par l'Autriche pour le Brenner. Ces pays sont petits sur le plan démographique mais visionnaires à l'échelle de l'Europe. Il serait regrettable que les 120 millions de Français et Italiens ne puissent pas rassembler les financements nécessaires et que notre pays soit rejeté en marge du continent.

Je déplore en outre le flux routier sur la Côte d'Azur, avec son mur de camions et la saturation de plus en plus fréquente de l'A 8.

Nous ne pouvons plus continuer ainsi. Il est plus que temps de réaliser cette infrastructure majeure, stratégique qui donne une image positive de l'Europe. La participation de l'Union européenne à hauteur de 40 % est une occasion rare, à saisir. J'approuve totalement cet accord et espère que cette liaison ferroviaire sera réalisée dans les meilleurs délais.

Je me félicite également de l'inscription à l'ordre du jour du sommet de Rome de l'amélioration de la ligne Nice-Vintimille, beaucoup plus modeste mais tout autant nécessaire et qui requiert l'engagement des deux gouvernements. (*Applaudissements sur tous les bancs sauf sur les bancs écologistes*)

M. Jean-Louis Carrère, président de la commission des affaires étrangères. – Je suis fier de présider cette commission des affaires étrangères qui est la seule à avoir procédé à une douzaine d'auditions et à avoir entendu les opposants. Membre de notre commission, vous auriez dû, madame Ango Ela, lui proposer des auditions plutôt que de n'en parler que maintenant, dans l'hémicycle. Chaque fois qu'un collègue de la commission peut s'adjoindre à un groupe de travail, il est le bienvenu. Je ne manquerai pas de vous y inviter.

Je suis très sensible au rappel du travail effectué par Jean-Claude Gayssot au sein du gouvernement Jospin sous la présidence de Jacques Chirac. Le même gouvernement Jospin comptait un certain ministre de l'environnement et de l'aménagement du territoire qui s'appelait... Dominique Voynet. J'aime les

aspérités, l'échange et la confrontation dont jaillissent les bonnes idées. Apportez-nous donc votre soutien madame Ango Ela ! Ne vous contentez pas de vous satisfaire des nombreux arguments écologistes que vous avez entendus.

Il est des grands dossiers comme celui-ci, comme celui de la défense et quelques autres, où les groupes doivent se rassembler pour donner au Gouvernement et au président de la République toute la force de négociation européenne, afin que l'Europe, parfois mal perçue, reprenne la main. Ne chicanons pas ! Vous citez MM. Tassy et Dupont. Que ne les avez-vous pas écoutés sur le TGV sud-atlantique ! Vous vous référez à eux quand cela vous arrange. Pour être persuasifs, des arguments ne peuvent être à géométrie variable. La sécurité, l'attractivité économique, l'argument écologique en faveur de ce projet ne se discutent pas. Avançons.

Dans le même temps, monsieur le ministre, permettez à l'Aquitain que je suis, de dire que les flux de camions sont plus importants encore dans les Pyrénées. Ne parlez pas de Séville, d'Algeciras, de Lisbonne sans mentionner les montagnes. Une liaison transpyrénéenne aura autant de vertus que la voie transalpine Lyon-Turin.

Le vote de la commission a été excessivement favorable puisqu'au terme de deux heures de débats féconds, il y a eu une seule opposition. (*Applaudissements*)

À la demande des groupes socialiste, écologiste, UDI-UC et UMP, l'article unique du projet de loi est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Je salue la présence en tribune de Louis Besson, maire de Chambéry, ancien ministre. (*Applaudissements*)

Voici les résultats du scrutin n°61 :

Nombre de votants	347
Nombre de suffrages exprimés	347

Pour l'adoption.....	334
Contre	13

Le Sénat a adopté.

(*Applaudissements*)

Prochaine séance aujourd'hui, mardi 19 novembre 2013, à 9 h 30.

La séance est levée à minuit et quart.

Jean-Luc Dealberto

Directeur des comptes rendus analytiques

**Ordre du jour
du mardi 19 novembre 2013**

**De 18 heures 30 à 19 heures 30
et de 21 h 30 à minuit trente**

Séance publique

À 9 heures 30

Présidence :
Mme Bariza Khiari, vice-présidente

Secrétaires :
M. Jean Boyer
Mme Marie-Hélène Des Esgaulx

1. Vingt questions orales.

De 14 heures 30 à 18 heures 30

Présidence :
Mme Bariza Khiari, vice-présidente
M. Didier Guillaume, vice-président

Ordre du jour réservé au groupe UMP

2. Proposition de loi visant à élargir les conditions d'attribution de la carte du combattant aux anciens combattants de l'armée française totalisant au moins quatre mois de présence en Algérie avant le 1^{er} juillet 1964 ou en opérations extérieures (n°669, 2011-2012).

Rapport de M. Marc Laménie, fait au nom de la commission des affaires sociales (n°135, 2013-2014).

Résultat des travaux de la commission (n°136, 2013-2014).

3. Proposition de loi visant à introduire une formation pratique aux gestes de premiers secours dans la préparation du permis de conduire (n°355, 2011-2012).

Rapport de Mme Catherine Troendle, fait au nom de la commission des lois (n°122, 2013-2014).

Texte de la commission (n°123, 2013-2014).

Présidence :

M. Didier Guillaume, vice-président

M. Jean-Léonce Dupont, vice-président

Ordre du jour réservé au groupe écologiste

4. Proposition de loi visant à mieux encadrer l'utilisation des produits phytosanitaires sur le territoire national (n° 40, 2013-2014).

Rapport de M. Ronan Dantec, fait au nom de la commission du développement durable (n°124, 2013-2014).

Texte de la commission (n°125, 2013-2014).

Analyse du scrutin public

Scrutin n°61 sur l'ensemble du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Résultat du scrutin

Nombre de votants : 347

Suffrages exprimés : 347

Pour : 334

Contre : 13

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (132)

Pour : 132

Groupe socialiste (127)

Pour : 127

Groupe UDI-UC (32)

Pour : 31

N'a pas pris part au vote : 1 – Mme Chantal Jouanno

Groupe CRC (20)

Pour : 20

Groupe du RDSE (19)

Pour : 18

Contre : 1 - M. Philippe Esnol

Groupe écologiste (12)

Contre : 12

Sénateurs non-inscrits (6)

Pour : 6