



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

schéma régional d'aménagement et de développement du territoire

Question orale n° 1733

Texte de la question

M. Michel Bouvard appelle l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la procédure des grands chantiers en Maurienne. Suite aux décisions du sommet franco-italien de Turin de janvier 2001, et aux conséquences de la catastrophe du tunnel du mont Blanc, la vallée de la Maurienne et le département de la Savoie vont connaître plusieurs chantiers significatifs apportant une modification durable à l'environnement économique et social. Ainsi, dès l'été 2002, les galeries de reconnaissance du tunnel du mont d'Ambin entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse vont être engagées, la modernisation du tunnel ferroviaire du mont Cenis avec la mise au gabarit B 1 devrait suivre, de même que la réalisation d'une nouvelle galerie de sécurité pour le tunnel routier du Fréjus. C'est une première phase puisque la Savoie et la vallée de la Maurienne connaîtront ensuite la mise en construction des lignes nouvelles voyageurs et fret avec les tunnels sous Chartreuse et sous Belledonne ainsi que le percement du tunnel du mont d'Ambin. L'incidence de tels chantiers représente bien sûr une chance pour l'économie locale mais ils peuvent aussi, si ces échéances ne sont pas préparées, avoir des effets pervers : tension sur le marché locatif dans une région où le foncier est rare et les loyers élevés, départ de main-d'oeuvre des entreprises locales vers les entreprises du chantier, désorganisant les PME et les PMI, afflux de population sans capacité d'accueil, enfin, au terme du chantier, départ de nombreux salariés et perte d'activité. Pour faire face à ce type de problème, il est nécessaire de prévoir l'insertion du chantier dans un département de 375 000 habitants et une vallée de 40 000 habitants. Aussi, il souhaite connaître les dispositions d'accompagnement que le Gouvernement entend mettre en place avec les autorités locales et les acteurs économiques locaux pour engager dès maintenant un travail sur l'emploi, l'habitat, la formation, et s'il entend attribuer à la vallée de la Maurienne une procédure type grand chantier par anticipation, à négocier en fonction des caractéristiques locales et à la lumière de l'expérience du tunnel sous la Manche dans le Nord - Pas-de-Calais, qui connaissait toutefois une zone plus densément habitée et plus facilement accessible.

Texte de la réponse

procédure des grands chantiers
dans la vallée de la maurienne

M. le président. M. Michel Bouvard a présenté une question, n° 1733, ainsi rédigée :

« M. Michel Bouvard appelle l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la procédure des grands chantiers en Maurienne. Suite aux décisions du sommet franco-italien de Turin de janvier 2001, et aux conséquences de la catastrophe du tunnel du mont Blanc, la vallée de la Maurienne et le département de la Savoie vont connaître plusieurs chantiers significatifs apportant une modification durable à l'environnement économique et social. Ainsi, dès l'été 2002, les galeries de reconnaissance du tunnel du mont d'Ambin entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse vont être engagées, la modernisation du tunnel ferroviaire du mont Cenis avec la mise au gabarit B 1 devrait suivre, de même que la réalisation d'une nouvelle galerie de

sécurité pour le tunnel routier du Fréjus. C'est une première phase puisque la Savoie et la vallée de la Maurienne connaîtront ensuite la mise en construction des lignes nouvelles voyageurs et fret avec les tunnels sous Chartreuse et sous Belledonne ainsi que le percement du tunnel du mont d'Ambin. L'incidence de tels chantiers représente bien sûr une chance pour l'économie locale mais ils peuvent aussi, si ces échéances ne sont pas préparées, avoir des effets pervers : tension sur le marché locatif dans une région où le foncier est rare et les loyers élevés, départ de main-d'oeuvre des entreprises locales vers les entreprises du chantier, désorganisant les PME et les PMI, afflux de population sans capacité d'accueil, enfin, au terme du chantier, départ de nombreux salariés et perte d'activité. Pour faire face à ce type de problème, il est nécessaire de prévoir l'insertion du chantier dans un département de 375 000 habitants et une vallée de 40 000 habitants. Aussi, il souhaite connaître les dispositions d'accompagnement que le Gouvernement entend mettre en place avec les autorités locales et les acteurs économiques locaux pour engager dès maintenant un travail sur l'emploi, l'habitat, la formation, et s'il entend attribuer à la vallée de la Maurienne une procédure type grand chantier par anticipation, à négocier en fonction des caractéristiques locales et à la lumière de l'expérience du tunnel sous la Manche dans le Nord - Pas-de-Calais, qui connaissait toutefois une zone plus densément habitée et plus facilement accessible. »

La parole est à M. Michel Bouvard, pour exposer sa question.

M. Michel Bouvard. Je vous remercie, monsieur le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, d'être présent pour répondre vous-même à cette question relative aux procédures de grand chantier dans la vallée de la Maurienne. En effet, à la suite du sommet franco-italien de Turin en janvier 2001, cette vallée sera le théâtre de la réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle entre la France et l'Italie - qui comportera un process de transport de fret, appelé autoroute ferroviaire - avec la construction d'un tunnel. La première phase de ce chantier - le percement des galeries de reconnaissance - débutera cette année, c'est-à-dire pendant que seront construites les galeries de sécurité dans le tunnel routier du Fréjus et pendant que le tunnel ferroviaire historique du Mont-Cenis sera l'objet de gros travaux de modernisation avec le passage au gabarit B 1 afin de permettre le transit de conteneurs plus gros et de favoriser le passage des camions. La vallée de la Maurienne a déjà connu, au cours des dernières années, la construction d'une autoroute, mais il s'agissait d'un chantier mobile alors que, pour le percement de ce tunnel, nous allons avoir un chantier fixe qui durera au moins une dizaine d'années. Il convient donc de bien le préparer afin d'éviter tout effet pervers sur l'économie locale. Il pourrait ainsi arriver que des salariés de PME de la vallée soient débauchés par le chantier, et des tensions sur le logement pourraient apparaître en raison de l'afflux de main-d'oeuvre extérieure qu'il faudra loger.

Il est évident qu'un chantier de cette importance, dans une vallée de 40 000 habitants, doit être préparé et accompagné. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le législateur a créé la procédure dite des grands chantiers, définie dans des textes de 1975, 1980 et 1982. Dans nos régions, elle concerne plutôt la construction d'ouvrages hydrauliques mais, en l'occurrence, il s'agit d'un ouvrage d'une tout autre nature.

Je voudrais donc savoir, monsieur le ministre, de quelle manière, en prenant comme référence ce qui s'est fait pour le tunnel sous la Manche, dans la région Nord - Pas-de-Calais, le Gouvernement mettra en place, avec les collectivités territoriales, une procédure d'accompagnement de ce chantier. Son annonce a certes constitué une nouvelle très positive pour notre région, mais il est indispensable de gérer au mieux cette affaire, qu'il s'agisse d'emploi, d'habitat ou des impacts en termes de transport, pour éviter tout effet pervers et permettre à la région d'en tirer un maximum de bénéfices pour un minimum d'inconvénients.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

M. Yves Cochet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Parmi les impacts, monsieur le

député, il ne faut pas oublier ceux sur l'environnement.

Je saisis d'ailleurs l'occasion de votre question, dont je vous remercie, pour présenter brièvement les actions entreprises par le Gouvernement en matière d'amélioration des traversées alpines. Ce dossier, que l'on peut qualifier de politique, intéresse beaucoup nos concitoyens, y compris vous-même, monsieur le président.

M. le président. C'est exact !

M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Pour nous, il s'est d'abord agi de prendre des mesures d'urgence pour assurer la sécurité des tunnels routiers alpins dont la lente dégradation a été révélée par la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc dans lequel des travaux de sécurisation ont été entrepris sous l'égide de mon collègue Jean-Claude Gayssot. Ils ne sont d'ailleurs pas terminés puisqu'on a encore découvert récemment des fissures dans le plafond.

D'autres mesures ont été prises pour réguler le trafic routier dans les autres traversées. Je connais d'ailleurs votre attachement à la vallée de la Maurienne où la densité de camions est très forte. Le Gouvernement a également engagé, dans le cadre des contrats de plan signés en l'an 2000, un important programme de sécurisation des itinéraires alpins.

Au-delà de ces mesures immédiates, nous nous sommes efforcés de préparer l'avenir en donnant une nouvelle dimension au grand projet Lyon-Turin par le rajout d'une composante fret qui n'existait pas à l'origine. L'an dernier, nous avons pris, avec nos partenaires italiens, - vous avez cité le sommet de Turin, mais il y a eu aussi celui de Périgueux - deux séries de décisions.

La première a concerné l'instauration, à court terme, d'un système de ferroutage performant utilisant le tunnel ferroviaire du Fréjus, et la modernisation des accès ferroviaire à Modane, notamment à partir de Dijon. Ainsi, à l'horizon 2006, un service complet comportant vingt à trente navettes quotidiennes entre la France et l'Italie sera mis en place.

La seconde vise, à plus long terme, la réalisation de la liaison Lyon-Turin qui a déjà franchi des étapes décisives. Ainsi que vous l'avez indiqué, monsieur le député, les travaux concernant les galeries de reconnaissance seront engagés dès cette année et la mise en service du tunnel est prévue en 2012 environ. L'ensemble de ces travaux se traduira effectivement par un surcroît d'activités dans la vallée de la Maurienne et, plus largement, en Savoie. Il convient donc de préparer dans les meilleures conditions l'accueil de la main-d'oeuvre et l'optimisation des retombées locales des chantiers.

C'est pourquoi j'ai demandé à la DATAR, notamment à son commissaire pour les Alpes, de me présenter rapidement des propositions pour une démarche d'accompagnement du type de celles mises en place à la faveur de la réalisation d'autres grandes infrastructures de transport.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre, qui nous a appris que nous allions travailler avec Bernard Fonseca, le commissaire de massif. Il est en effet devenu le commissaire de massif de toutes les Alpes et non plus seulement des Alpes du Nord depuis la semaine dernière et le vote de la loi sur la démocratie de proximité, puisque nous avons travaillé dans ce sens avec le président Ollier.

Je souhaite également, monsieur le ministre, que ce travail soit mené rapidement car l'expérience de ce type de chantiers montre qu'il est nécessaire d'anticiper, notamment en matière de formation. En effet si l'on veut que des demandeurs d'emplois du département bénéficient du chantier, il faut prendre le temps de leur apporter les compléments de qualification nécessaires. Il en va de même dans le domaine de l'habitat. C'est donc bien volontiers que nous allons nous rapprocher de la DATAR.

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1733

Rubrique : Aménagement du territoire

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 11 février 2002, page 624

Réponse publiée le : 13 février 2002, page 1228

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 11 février 2002