



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Lyon Turin

Question au Gouvernement n° 142

Texte de la question

LIAISON LYON-TURIN

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard, pour le groupe UMP.

M. Michel Bouvard. Demain, aura lieu à Rome le sommet franco-italien. Je suis sûr, monsieur le Premier ministre, que vous saurez d'abord transmettre à nos amis italiens la compassion de l'ensemble des parlementaires français, dont beaucoup entretiennent des liens personnels avec leurs pays, après le drame de San Giuliano di Puglia.

Ce sommet est attendu avec impatience par ceux qui croient à l'importance des infrastructures dans le développement des échanges économiques et à la nécessité de rééquilibrer l'arc européen vers le sud, ainsi que par les populations des vallées alpines...

M. Jean Glavany. Et pyrénéennes !

M. Michel Bouvard. ... qui en espèrent, enfin, une solution aux problèmes de pollution, de danger dans leurs déplacements routiers, problèmes qui se posent depuis la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc.

Au mois de janvier dernier, le Président de la République a signé, à Turin, au nom de la France, un traité pour la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire. Ce traité a été ratifié en février par le Parlement français et vient de l'être par les deux chambres du Parlement italien.

Ma question est donc simple, monsieur le Premier ministre : comment la France entend-elle mettre en oeuvre ce traité pour que soit réalisée, dans les meilleurs délais, cette infrastructure essentielle pour faciliter les échanges économiques en Europe, pour lutter contre la pollution dans les vallées alpines et pour respecter nos engagements internationaux, ceux de la convention alpine, ratifiée également par le Parlement, et, enfin, pour assurer une meilleure sécurité ?

Je suis l'élu d'une ville que traversent chaque jour 10 000 poids lourds ! Or l'actualité, malheureusement, nous en rappelle les dangers.

Le seul outil dont nous disposons en matière de transport ferroviaire dans les Alpes est un tunnel qui a été créé en 1853 et ouvert en 1871. Je ne suis pas sûr que si nous avions eu à y déplorer un accident ferroviaire, il ne s'agirait pas de la plus grave catastrophe ferroviaire que notre pays aurait connue.

Par conséquent, il est grand temps que ce nouvel ouvrage soit réalisé et nous souhaitons connaître l'engagement de la France pour respecter le calendrier et honorer la signature apposée par le Président de la République à Turin en janvier. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la majorité présidentielle et du groupe Union pour la démocratie française.)*

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

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur Bouvard, vous m'interrogez sur les trafics transalpins, routier mais surtout ferroviaire.

Pour ce qui est du trafic routier, nous cherchons à le rééquilibrer entre la vallée de la Maurienne et la vallée de Chamonix. Depuis sa réouverture, le tunnel du Mont-Blanc supporte 10 % du trafic ; les 90 % restant empruntent la vallée de la Maurienne. Demain, en effet, je vois mon homologue italien pour discuter du résultat de l'étude lancée pour chercher comment rééquilibrer ce trafic, en concertation avec les élus locaux bien sûr, dans des conditions raisonnables.

S'agissant du trafic ferroviaire, la liaison Lyon-Turin est un grand projet international de franchissement des Alpes pour le fret, mais aussi, ultérieurement, pour les voyageurs, par une ligne à grande vitesse. Ce projet est phasable. Plusieurs points doivent faire l'objet d'une attention toute particulière à court, moyen et long terme. D'abord, bien sûr, et c'est notre priorité, la sécurité dans le tunnel du Mont-Cenis et l'amélioration de la ligne existante. Actuellement, le fret assuré par le ferroviaire est d'environ 10 millions de tonnes. C'est insuffisant. Nous pouvons le doubler, voire le tripler, mais pour cela il faut, je le répète, assurer la sécurité dans le tunnel et améliorer les lignes existantes.

Des expériences sont en cours et se poursuivront en 2003 avec le wagon Modalor. Les Italiens commencent les travaux. Nous avons pratiquement terminé les nôtres et nous pourrons, en 2003, expérimenter le système de transport de camions sur voie ferroviaire, en commençant par des véhicules de faible gabarit, des camions-citernes plutôt que des « gros bahuts ». Dès 2003, on verra ces convois expérimentaux passer sur nos voies ferrées.

Après, il faudra mettre au gabarit les tunnels existants pour permettre le passage des camions de tous tonnages, ce qui devrait être possible en 2006.

Il faudra également réaliser le tunnel de Chartreuse pour éviter Chambéry, où les nuisances sont considérables et les risques importants le long du lac.

Enfin, nous continuons les travaux préparatoires au tunnel de base, qui fait cinquante-deux kilomètres, avec les tunnels en amont. La première descendrière est en cours, la deuxième sera réalisée au cours de l'année 2003 - le financement est prévu.

En tout état de cause, l'audit en cours nous aidera à déterminer les priorités et à vérifier si nos analyses de phasage sont les bonnes. Je suis sûr que votre contribution dans le débat parlementaire nous aidera aussi à trouver les financements. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour la majorité présidentielle.)*

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 142

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 novembre 2002

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 7 novembre 2002