



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

routes

Question orale n° 1081

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur la nécessité d'intervenir sur les infrastructures routières du département des Hautes-Alpes, avant les jeux Olympiques de Turin de 2006. En effet, le département des Hautes-Alpes, frontalier de l'Italie, est classé par la DATAR comme le département le plus enclavé de France. Or, la venue des jeux Olympiques à dix kilomètres de la frontière française constitue l'une des rares opportunités pour le développement économique des Hautes-Alpes. Malheureusement les améliorations prévues de la RN 94 ne sont pas effectives. Cet été, faute de crédits de paiement, le chantier de Montgenèvre n'a pu continuer que grâce au versement de l'intégralité de ses fonds de concours jusqu'au 31 décembre 2004 par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et ce, pour pallier cette carence de l'État. D'autres chantiers majeurs (déviation d'Embrun) sont en retard, certains indispensables (traversées de L'Argentière et Briançon) n'ont pas commencé. La déviation de La Roche-de-Rame et l'amélioration des carrefours de Saint-Crépin et Sainte-Marguerite semblent avoir été tout simplement oubliées. Il lui demande donc d'intervenir afin que l'État respecte enfin ses engagements pour une échéance majeure pour l'ensemble de la région, de la même façon qu'il a su débloquer des crédits exceptionnels (80 millions d'euros) pour le deuxième tube du tunnel sous Toulon.

Texte de la réponse

AMENAGEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DES HAUTES-ALPES

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 1081.

M. Joël Giraud. Monsieur le secrétaire d'État, les Jeux Olympiques d'hiver 2006 se tiendront en Italie, à 15 kilomètres de la frontière française du département des Hautes-Alpes qui, selon la Délégation à l'aménagement du territoire, est le plus enclavé de France. Seul département français à cumuler tous les handicaps d'inaccessibilité - autoroutière, aérienne et ferroviaire - il est également le seul à avoir été classé en niveau 4 d'inaccessibilité par la DATAR.

L'événement qui se déroulera à nos portes dans moins d'un an permettait aux Hauts-Alpins d'espérer voir combler une partie de ce retard considérable, d'autant plus que Briançon a été intégré dans la " dorsale " des transports du comité d'organisation des Jeux olympiques, qui a placé cette région au coeur du dispositif. Or, que constatons-nous à moins d'un an des Jeux ?

Sur le plan ferroviaire, les crédits d'entretien de Réseau ferré de France ont tellement diminué pour les lignes d'accès à Briançon que des ralentissements affectent les trois lignes qui convergent vers Briançon depuis Grenoble, Valence et Marseille, contraignant des trains déjà lents à des contre-performances dignes d'un autre siècle. Le seul train grandes lignes qui dessert la région, le Paris-Briançon de nuit, voit ses wagons-lits menacés et sa rénovation repoussée, alors que cette liaison constituera l'ossature de la liaison ferroviaire vers les sites olympiques, aucun TGV supplémentaire n'étant prévu sur la ligne Paris-Turin à cette période.

Sur le plan routier, le très prometteur contrat de plan État-région est en panne. Au cours de l'été 2004, pour ne pas voir les chantiers de la traversée souterraine de Montgenèvre arrêtés, j'ai dû demander à la

région PACA de verser l'intégralité de ses fonds de concours jusqu'au 31 décembre afin que l'État puisse payer les entreprises. Bien que M. de Saint-Sernin, secrétaire d'état à l'aménagement du territoire, ait annoncé, le 17 décembre à Nice, que seraient privilégiés l'axe de la nationale 94 vers Briançon et l'accès aux sites des Jeux Olympiques 2006, nous ignorons toujours si la déviation d'Embrun sera achevée à temps.

Quant à l'aménagement de la traversée de L'Argentière, de Briançon et des carrefours dangereux de Sainte-Marguerite et de Saint-Crépin, chantiers pourtant techniquement prêts, il attend toujours un début d'exécution. Pire, l'État a commencé la mise à trois voies de l'entrée de l'agglomération de L'Argentière sans disposer des quelque 200 000 euros nécessaires pour aménager le carrefour indispensable à la sécurité des riverains, au pied d'une descente de plusieurs kilomètres à 10 % où des accidents dramatiques se sont produits. Et je ne parle même pas de la déviation de La Roche-de-Rame, semble-t-il oubliée, alors qu'il s'agit d'éviter un goulet d'étranglement où deux voitures ne peuvent se croiser. Désormais, nous espérons seulement que sera au moins mise à l'étude sa version la plus modeste.

Sur le plan autoroutier, je ne parlerai pas du serpent de mer de l'A 51, mais de ce qui est réalisable avant les Jeux. Après les travaux réalisés par nos amis italiens, décidément toujours plus rapides que nous, et la traversée souterraine de Montgenèvre, le Briançonnais est relié au réseau autoroutier national et international, sans traversée de village, via l'échangeur d'Oulx sur l'autoroute Turin- tunnel du Fréjus. Or, depuis cinq ans, vos services se refusent à signaler cet accès à Briançon, pourtant le plus rapide et le plus pratique depuis Paris et Lyon, au motif qu'il passe sur quelques kilomètres en Italie. On préfère ainsi envoyer des cohortes d'automobilistes vers des cols situés à plus de 2000 mètres d'altitude, mais qui ont le mérite d'être franco-français, au lieu d'accepter que l'accès à des régions frontalières puisse se faire en passant chez nos voisins.

Qu'attendent les Hautes-Alpes 350 jours avant les Jeux Olympiques de Turin, qui sont aussi les nôtres ? Tout comme vous avez su trouver, hors contrat de plan État-région, 80 millions d'euros pour financer le tunnel routier sous Toulon - qui, lui, n'a pas à faire face une échéance aussi proche -, nous vous demandons de décider un dégel complémentaire des crédits routiers du contrat de plan dans le but de réaliser et d'activer en 2005 et 2006, outre la traversée souterraine de Montgenèvre, la déviation d'Embrun, l'aménagement des traversées de L'Argentière et de Briançon, celui des carrefours de Sainte-Marguerite et de Saint-Crépin et l'étude de la déviation de La Roche-de-Rame. Nous souhaitons également que vous donniez à RFF des instructions claires pour que les crédits nécessaires à la suppression des désordres qui affectent les lignes Marseille-Valence-Grenoble-Briançon soient débloqués sans tarder et les voies réparées avant les Jeux. Quant à la SNCF, elle doit maintenir et moderniser son offre grandes lignes de nuit vers Briançon avant février 2006 si elle veut que ces jeux ne soient pas pour elle ceux de la honte. Enfin, il convient de mettre en place à cette occasion la signalétique autoroutière entre Lyon et Briançon via le tunnel du Fréjus, afin de prendre en compte la dimension transfrontalière de ce territoire.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. François Goulard, *secrétaire d'État aux transports et à la mer*. Monsieur le député, je comprends au ton de votre question combien ce sujet vous tient à coeur et suscite des réactions passionnées. Nous nous plaçons résolument dans la perspective des Jeux Olympiques de Turin en 2006 qui, pour se dérouler en Italie, n'en sont pas moins importants pour l'ensemble de l'Union européenne, et en particulier pour votre région. C'est la raison pour laquelle, malgré des tensions budgétaires incontestables, les travaux de la traversée de Montgenèvre se poursuivent à un rythme normal. Des crédits ont été mis en place dès le début de l'année pour garantir leur achèvement avant la fin du présent exercice.

En vue de poursuivre les travaux de la déviation d'Embrun, 3,6 millions d'euros ont été engagés en 2004 et, cette année, 6,8 millions d'euros seront consacrés à la première tranche du marché de terrassement. Les études des traversées de L'Argentière et de Briançon sont en cours de finalisation. L'engagement des travaux n'est donc pas envisagé en 2005 et nous examinerons ces dossiers dans le cadre de la programmation pour 2006.

S'agissant des carrefours de Saint-Crépin et de Sainte-Marguerite, ils ne sont pas inscrits dans l'actuel contrat de plan État-région. Le financement de leur amélioration doit donc être examiné à l'occasion

d'une révision de ce contrat de plan, qui, vous le savez, fait déjà par ailleurs l'objet de nombreuses demandes.

Quant à la déviation de La Roche-de-Rame, les contraintes techniques et financières n'ont pas permis de dégager des solutions satisfaisantes. Sur ce point, je ne peux donc vous annoncer de bonnes nouvelles. Le lancement des travaux ne peut malheureusement pas être envisagé à brève échéance. Cependant, les financements prévus à l'actuel contrat de plan État-région permettent de poursuivre les études, ce qui est un point positif.

Enfin, je vous rappelle que, conformément à l'article 24 de la loi du 13 août 2004 relative aux responsabilités et aux libertés locales, les travaux routiers inscrits au contrat de plan seront achevés dans la limite des engagements financiers de chacun.

En ce qui concerne le ferroviaire, vous savez que notre réseau est extrêmement dense, avec 32 000 kilomètres de voies. Jamais l'État n'a consacré autant de crédits à l'investissement et à l'entretien du réseau ferroviaire, puisque 900 millions d'euros en 2005 et probablement en 2006 sont destinés aux rénovations de voies. RFF a donc aujourd'hui les moyens d'investir, même s'il ne peut le faire partout en même temps. Quoi qu'il en soit, on ne peut pas dire que le réseau ferroviaire ne fait pas l'objet d'une attention financière particulière de la part de l'État.

Par ailleurs, un audit approfondi sur l'état réel du réseau doit s'achever cette année. Il nous permettra, dans le cadre des relations entre RFF et la SNCF, d'avoir une vision claire d'éventuels dysfonctionnements du réseau ferroviaire dus à un entretien insuffisant.

J'ai pris bonne note de vos préoccupations en ce qui concerne le service rendu par la SNCF. Nous allons lui demander, notamment dans la perspective des Jeux de Turin, de faire en sorte que le service soit adapté aux besoins de la clientèle.

Quant à votre réflexion sur la nécessité d'améliorer la signalétique routière, je ne peux pas me prononcer sur ce qu'il convient de faire dans le détail, mais elle n'est pas exempte de bon sens.

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Il convient désormais d'organiser très rapidement une réunion avec Gilles de Robien et vos cabinets respectifs si nous ne voulons pas rater le coche des Jeux parce que, dans un bureau parisien, on aurait oublié la dimension transfrontalière de certains territoires.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1081

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1^{er} mars 2005, page 2041

Réponse publiée le : 2 mars 2005, page 1469

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 1^{er} mars 2005