



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

perspectives

Question orale n° 1825

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le calendrier des travaux de réfection des voies sur la ligne Marseille-Briançon. Cette voie constitue l'enjeu majeur du désenclavement des Alpes-du-Sud. La vétusté des installations engendre une multiplication des incidents car sur cette liaison à voie unique où les croisements ne sont possibles qu'en gare, le moindre retard prend des proportions importantes. L'hiver dernier, des rails s'étaient rompus sous l'effet du gel : certains dataient de l'origine de la voie. Compte tenu de l'urgence des besoins, RFF a été conduit à entreprendre certains travaux sur ses fonds propres dès 2006, sans attendre la mise en oeuvre du contrat de plan État région 2007-2013 qui prévoit la mise en qualité de la ligne. Ces aménagements ont témoigné auprès des populations de ces territoires enclavés d'un volontarisme et d'une détermination pour renforcer sans tarder cette ligne. Il convient à présent de tout mettre en oeuvre pour que cette démarche se prolonge par une montée en puissance. De plus, une modernisation des modes d'exploitation notamment des aiguillages permettra d'optimiser le fonctionnement de la ligne et de mieux répondre à l'exigence de sécurité. Il le remercie de lui faire savoir quel échéancier de délégations de crédits peut à présent être annoncé afin de pouvoir apporter aux usagers des informations rassurantes et pertinentes et notamment si un montant significatif de crédits sera alloué en 2008 à la régénération de la ligne où l'accès sud, au noeud ferroviaire de Veynes, nécessite 20 millions d'euros de travaux. En second lieu, il attire son attention sur le fait que le trafic de poids lourd est interdit. Une aire de dérogation restreinte pour les entreprises des territoires contigus a été définie entre les États. Le seuil considéré comme dangereux de cent poids lourds par jour est dépassé depuis des mois à tel point que l'exploitant de la ligne routière de voyageurs entre Briançon et la gare TGV d'Oulx a dû renoncer à exploiter la ligne avec des autocars de gabarit normal au profit de minibus, une première sur une ligne routière française. Comme le préfet des Hautes-Alpes l'avait signalé dans son courrier du 1er septembre, les avancées sont remises en cause d'une rencontre à l'autre. Au cours de la dernière CIG des Alpes-du-Sud du 25 septembre, le Gouvernement italien avait déclaré devoir consulter la représentation des transporteurs avant de pouvoir s'engager sur une nouvelle définition de la zone de dérogation. Quelle réponse a été apportée depuis ? Quelles garanties peut-on avoir pour sortir de procédés purement dilatoires ? Il paraît nécessaire d'obtenir rapidement des propositions concrètes : quelle est réellement la volonté des autorités françaises pour trouver une solution rapide à ce problème ? En dernier lieu, il souhaite attirer l'attention sur le passage de Montgenèvre. Après que le sommet franco-italien de Périgueux (2001) ait conclu à la nécessité de mener conjointement la réflexion sur le percement ferroviaire sous le Montgenèvre en complément du Lyon-Turin, il a fallu cinq ans pour que la direction régionale de l'équipement consente à diligenter une étude sur les potentiels voyageurs de cette ligne, incluant les flux touristiques. Depuis que celle-ci a démontré qu'il existait un potentiel voyageurs de près de 1 500 000 voyageurs par an dans cet ouvrage, depuis également que les études de l'Office fédéral suisse des transports ont démontré que les flux de transports de marchandises sont devenus, depuis cinq ans, majoritairement interrégionaux dans les Alpes-du-Nord, majoritairement internationaux dans les Alpes-du-Sud, depuis qu'un groupe privé de travaux publics s'est engagé à apporter un milliard d'euros en partenariat public privé à la construction de cet ouvrage d'un coût de 1,5 milliard d'euros, depuis donc que ce projet a fait la preuve de sa crédibilité, nous attendons toujours que dans le prochain contrat de projet, l'État s'engage sur des crédits significatifs pour que l'opération puisse être engageable dès 2013, condition préalable à la signature du contrat de plan pour la région PACA. Où en est-on

aujourd'hui ? Pire, la CIG des Alpes-du-Sud a donné instruction de ne plus employer le terme de projet (au profit de proposition) afin de déqualifier encore un projet qui est officiellement acté dans le traité international de paix de 1947 et au sommet franco-italien de Périgueux de 2001.

Texte de la réponse

POLITIQUE DES TRANSPORTS

DANS LES ALPES DU SUD

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 1825, relative à la politique des transports dans les Alpes du Sud.

M. Joël Giraud. Monsieur le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, mes trois questions ont trait à l'accessibilité routière et ferroviaire des Alpes du Sud.

La première porte sur le calendrier des travaux de réfection des voies sur la ligne Marseille-Briançon.

Cette voie constitue un enjeu majeur du désenclavement des Alpes du Sud. La vétusté des installations engendre une multiplication des incidents. L'hiver dernier, vous le savez, monsieur le ministre, des rails s'étaient rompus sous l'effet du gel - certains dataient de l'origine de la voie !

Compte tenu de l'urgence des besoins, RFF a été conduit à entreprendre certains travaux sur ses fonds propres dès 2006, sans attendre la mise en oeuvre du contrat de projet État-région 2007-2013, qui prévoit la mise en qualité de la ligne. Ces aménagements ont témoigné auprès des populations de ces territoires enclavés d'un volontarisme et d'une détermination pour renforcer sans tarder la ligne. Il convient à présent de tout mettre en oeuvre pour que cette démarche se prolonge par une montée en puissance.

De plus, une modernisation des modes d'exploitation, notamment des aiguillages, permettra d'optimiser le fonctionnement de la ligne et de mieux répondre à l'exigence de sécurité.

Je vous remercie de me faire savoir quel échéancier de délégations de crédits peut à présent être annoncé afin de pouvoir apporter aux usagers des informations rassurantes et notamment si un montant significatif de crédits sera alloué en 2008 à la régénération de la ligne sachant que l'accès Sud au noeud ferroviaire de Veynes nécessite 20 millions d'euros de travaux.

Ma deuxième question porte sur le trafic routier au col de Montgenèvre.

Le trafic de poids lourds est interdit. Toutefois, une aire de dérogation restreinte pour les entreprises des territoires contigus a été définie entre les États. L'Italie a obtenu une extension de l'aire de dérogation et un échange de lettres entre les ministres français et italien de l'équipement prévoyait le retour à un périmètre restreint côté italien en cas de dépassement du seuil tolérable de poids lourds. Or le seuil considéré comme dangereux de cent poids lourds par jour est dépassé depuis des mois.

M. Jean-Christophe Lagarde. C'est vrai !

M. Joël Giraud. Cela n'est pas étonnant car la zone de dérogation inclut désormais en Italie des villes où sont installées des entreprises ayant des flottes de 5 000 poids lourds. À tel point que l'exploitant de la ligne routière de voyageurs entre Briançon et la gare TGV d'Oulx en Italie a dû renoncer à exploiter la ligne avec des autocars de gabarit normal au profit de minibus - une première sur une ligne routière française.

M. Jean-Christophe Lagarde. Tout à fait exact !

M. Joël Giraud. Comme le préfet des Hautes Alpes l'avait signalé dans son courrier du 1er septembre, les avancées sont remises en cause d'une rencontre à l'autre.

Au cours de la dernière conférence intergouvernementale des Alpes du Sud, le gouvernement italien a déclaré devoir consulter la représentation des transporteurs avant de pouvoir s'engager sur une nouvelle définition de la zone de dérogation. Il paraît nécessaire d'obtenir rapidement des propositions concrètes. Quelle est réellement la volonté des autorités françaises de trouver une solution à ce problème, donc, de revenir à un périmètre restreint de dérogation en Italie, avant qu'un accident grave ne se produise et que la responsabilité de l'État ne soit mise en cause ?

Ma troisième question porte sur le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre.

Après que le sommet franco-italien de Périgueux a conclu, en 2001, à la nécessité de mener conjointement la réflexion sur le percement ferroviaire sous le Montgenèvre en complément du Lyon-Turin, il a fallu cinq ans pour que la direction régionale de l'équipement consente à diligenter une étude sur les potentiels voyageurs de cette ligne, incluant les flux touristiques. Depuis que celle-ci a démontré qu'il existait un potentiel voyageurs de près

de 1 500 000 voyageurs susceptibles d'emprunter cet ouvrage, depuis également que les études de l'office fédéral suisse des transports ont démontré que les flux de transports de marchandises sont devenus, depuis cinq ans, majoritairement interrégionaux dans les Alpes du Nord, majoritairement internationaux dans les Alpes du Sud, depuis qu'un groupe privé de travaux publics s'est engagé à apporter un milliard d'euros en partenariat public privé à la construction de cet ouvrage d'un coût de 1,5 milliard d'euros, depuis donc que ce projet a fait la preuve de sa crédibilité, nous attendons toujours que, dans le prochain contrat de projet, l'État s'engage sur des crédits significatifs pour que l'opération puisse être engageable dès 2013, condition préalable à la signature du contrat de plan pour la région PACA.

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

M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer*. Monsieur le député, la vétusté des installations ferroviaires de la ligne des Alpes est, vous l'avez souligné, à l'origine des difficultés auxquelles sont confrontés les usagers entre Aix-en-Provence, Veynes, Gap et Briançon. Les incidents techniques entraînent des retards importants sur cette ligne à voie unique.

Vous le savez, à la suite de l'audit du réseau ferré national, j'ai décidé de mettre en oeuvre un plan de rénovation du réseau en commençant par les lignes les plus fréquentées, qui permettra de retrouver le niveau de service attendu. Ce plan mobilise d'importantes ressources par rapport à 2005 : nous avons ajouté 110 millions d'euros en 2006 et 260 millions d'euros sont prévus au budget de 2007. Cet effort se poursuivra avec un objectif de 600 millions d'euros de plus par an en 2010.

Le niveau des circulations sur la ligne des Alpes - entre dix et vingt-cinq trains de voyageurs par jour - range cette ligne parmi celles qui, tout en ayant un trafic relativement limité, sont à traiter en priorité. C'est ainsi que, grâce aux ressources supplémentaires dégagées par le plan de rénovation du réseau, le conseil d'administration de Réseau ferré de France a décidé d'engager des travaux d'urgence sur cette ligne : dès mars 2006, 10,5 millions d'euros de travaux de grand entretien, dont une grande partie a déjà été réalisée ; en décembre 2006, 9,5 millions d'euros de travaux de renouvellement de la voie qui seront réalisés courant 2007.

Mais cela ne suffit pas, et l'État va soutenir la modernisation de cette ligne dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Je pense que l'on devrait pouvoir y effectuer de l'ordre de 100 millions d'euros de travaux sur la période, grâce à l'effort de tous les partenaires.

Dès que le contrat de projet sera conclu, il sera possible de préciser le calendrier des travaux à venir, sur lequel nous avons évidemment déjà travaillé.

S'agissant du tunnel sous le Montgenèvre, j'ai eu l'occasion de vous préciser le 20 novembre dernier, par courrier, l'état des réflexions en cours dans le cadre de la CIG des Alpes du Sud. Ces réflexions vont se poursuivre, et des financements ont été réservés dans le prochain contrat de projet. Je vous confirme que la priorité de l'État porte sur l'amélioration de la ligne des Alpes.

Enfin, concernant le col franco-italien du Montgenèvre, les caractéristiques de la route, vous avez raison de le souligner, empêchent que ce col supporte une circulation trop intense de poids lourds. C'est pourquoi, à l'initiative de la France, une interdiction a été prise pour les véhicules de plus de 26 tonnes. Seule une zone locale en France et une autre en Italie bénéficient d'une dérogation.

La France a toujours veillé à une application stricte de ces mesures pour obtenir le respect du seuil des cent poids lourds quotidiens au total. Il a paru nécessaire à l'Italie d'étendre la zone de dérogation. Cela m'a amené, lors du sommet franco-italien de Lucques le 24 novembre dernier, à évoquer avec mon collègue italien les mesures à prendre afin que le seuil quotidien soit respecté.

Nous avons convenu avec mon collègue italien de donner des instructions aux deux préfets, de Turin et des Hautes-Alpes, pour que le contingentement de cinquante poids lourds par jour soit respecté par chacun des deux pays, et j'ai clairement indiqué à mon collègue italien que si cet accord, ce *modus vivendi*, n'était pas respecté, nous serions amenés à ce moment-là, sans remettre en question la zone locale côté italien, à faire respecter très strictement côté français, y compris avec les conséquences désagréables que cela peut avoir, le contingentement en nombre de poids lourds car nous ne pouvons pas continuer à prendre le risque d'un excès de circulation sur une route qui, très franchement, n'est pas faite pour cela.

M. Jean-Christophe Lagarde. Très bonne réponse.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Sur le plan du trafic routier sur le Montgenèvre, je crois que, côté italien, nous allons de procédé dilatoire en procédé dilatoire. L'échange de lettres que j'évoquais tout à l'heure entre votre prédécesseur et l'ancien ministre des infrastructures et des transports italien était très clair : il en ressort qu'il convient de

restreindre la zone de dérogation en Italie dès lors qu'il y a dépassement du seuil fixé. Je viens de vous le dire, les transports routiers de voyageurs ne peuvent même plus être assurés car ils n'arrivent plus à croiser les poids lourds dans ce col. Nous sommes enclavés sur le plan ferroviaire côté français et notre seule source d'accessibilité au TGV se trouve en Italie ; or nous ne pouvons plus y aller parce qu'il y a des poids lourds au milieu de la route. On ne peut pas faire mieux en matière d'enclavement !

S'agissant du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, j'aimerais pour le moins, monsieur le ministre, que vous fassiez en sorte que, compte tenu des éléments que j'indiquais - 1,5 million de voyageurs sous un tunnel, ce n'est quand même pas négligeable -, on parle, au sein de la commission intergouvernementale pour les Alpes du Sud, d'un projet, tel que cela est prévu dans l'accord de Périgueux, et non d'une proposition, comme c'est le cas depuis quelques mois. Je vous remercie, monsieur le ministre, de donner des instructions en ce sens à la commission intergouvernementale des Alpes du Sud.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1825

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 janvier 2007, page 414

Réponse publiée le : 17 janvier 2007, page 288

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 16 janvier 2007