



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports

Question orale n° 1414

Texte de la question

M. Joël Giraud rappelle à M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, que le débat sur le SNIT a démontré les grandes difficultés d'accès au département des Hautes-Alpes et en particulier à la zone touristique du Briançonnais par le rail. Le meilleur accès demeure l'emprunt du TGV Paris-Milan en gare d'Oulx (Italie). Cette ligne connaît des difficultés d'homologation de matériel l'ayant rendu inopérante pendant toute la saison hivernale. Il lui demande quand la situation redeviendra normale avec la circulation de trois allers-retours quotidiens avec arrêt à Oulx permettant de desservir la zone frontalière française et si, afin de résoudre les problèmes de capacité d'accès au Briançonnais, certains TGV neige Paris-Modane en haute saison hivernale pouvaient être prolongés à Oulx.

Texte de la réponse

DESSERTE FERROVIAIRE DU BRIANÇONNAIS

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 1414, relative à la desserte ferroviaire du Briançonnais.

M. Joël Giraud. Monsieur le ministre chargé des relations avec le Parlement, ma question a trait à la dégradation de la desserte ferroviaire des Hautes-Alpes et, plus particulièrement, du Briançonnais qui concentre la majeure partie de l'activité touristique de ce département.

Le débat sur le schéma national des infrastructures de transport a mis en relief ce problème, que vous connaissez bien, et la création d'une liaison ferroviaire sous le col du Montgenèvre a été réintroduite dans la version consolidée du SNIT, au regard notamment du million et demi de voyageurs susceptibles de transiter chaque année par cet itinéraire.

L'accès aux Hautes-Alpes par le train est passé de 25 % de parts de marché - du temps où l'on pouvait engager vingt trains de nuit en rafales - à 5 % il y a deux ans et à 1,5 % depuis cette année.

On ne peut pas dire que le développement durable y gagne, et cela devient un grave problème économique dans un département où l'environnement constitue précisément un atout, d'autant que, au-delà de la dégradation du service, ce sont bien les capacités mises en oeuvre qui font défaut.

Ma question a trait à l'unique solution, en attendant le tunnel, qui peut nous sauver du " tout voiture ". Trois allers-retours en TGV Paris-Milan s'arrêtaient en Italie, à Oulx, à 29 kilomètres de la frontière, et permettaient de pallier la carence des services côté français. Mais, depuis les travaux dans le tunnel du Mont-Cenis et la guérilla entre la SNCF et Trenitalia, il n'y en a plus que deux et, la plupart du temps, on a droit à un transbordement par autocar à Modane - deux heures de retard, des TGV sans réservation..., bref, une galère pour les usagers et un manque à gagner pour l'économie touristique.

Ma première question est la suivante : quand reviendrons-nous à une situation normale, soit trois TGV Paris-Milan avec arrêt à Oulx, avec un contingentement de places permettant de réserver facilement, les week-ends d'hiver en particulier ?

Ma deuxième question exprime une demande pressante : de nombreux TGV " neige " desservent l'axe Paris-Modane en hiver, alors que la capacité d'accueil de la Maurienne est très inférieure à celle du Briançonnais. Ne

pourrait-on en prolonger quelques-uns jusqu'à Oulx les week-ends d'hiver ? Il est d'ailleurs à noter que, jusqu'à une période récente, certains de ces TGV avaient une numérotation internationale. Cela supposerait, il est vrai, que des rames bicourant leur soient affectées, ou qu'ils soient tractés par une motrice italienne jusqu'à Oulx. Ce serait la bonne réponse à nos problèmes de capacité, mais la SNCF s'est toujours refusée à aborder le sujet. Je souhaite enfin aborder un troisième sujet : la liaison Lyon-Turin. À quand le retour des trains entre ces deux villes ? La SNCF a supprimé, voici quelques années, trois allers-retours qui contribuaient à la qualité de la desserte du Briançonnais. Aller de la capitale des Gaules à celle du Piémont relève désormais de l'exploit. Trenitalia veut rétablir cette liaison dans le cadre d'un partenariat public-privé. La France accompagnera-t-elle cette initiative et, si oui, dans quel délai ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, *ministre chargé des relations avec le Parlement*. Madame la présidente, monsieur le député, vous avez appelé l'attention du Gouvernement sur l'accès au département des Hautes-Alpes et en particulier sur la desserte ferroviaire du Briançonnais pendant l'été. Je connais bien ce problème. (*Sourires.*)

Depuis l'été 2010, la situation est aggravée par les restrictions de circulation affectant les trains Artésia entre Paris, Turin et Milan, qui desservent notamment les gares d'Oulx et de Bardonecchia. Ces deux gares font actuellement l'objet de deux arrêts quotidiens dans chaque sens, contre trois auparavant.

La mise en place, au 1er juillet 2009, d'un nouveau système de sécurité sur le réseau italien a contraint la SNCF, à l'instar des autres opérateurs, à équiper en conséquence ses rames TGV et à procéder ensuite à l'homologation de son parc de matériel roulant ainsi modifié.

La procédure d'homologation, qui devait s'achever le 1er juillet 2010, a pris un retard important, bouleversant le programme industriel initial - ce dont nous ne sommes pas directement responsables. La SNCF continue de travailler en étroite collaboration avec Trenitalia pour rétablir les trois fréquences quotidiennes d'ici à cet été - c'est bien l'objectif du Gouvernement et, lorsque j'étais administrateur de la SNCF, j'ai milité pour cette cause et vous savez pourquoi : je suis autant que vous attaché à la desserte du Briançonnais... L'autorisation de circulation d'une nouvelle rame, délivrée par les autorités italiennes le 25 février dernier, constitue un signe très encourageant.

S'agissant de la possibilité de prolonger jusqu'à la gare d'Oulx, en haute saison hivernale, certains TGV Paris-Modane, il faut souligner que cette offre saisonnière est assurée par des rames de type duplex, en service sur les lignes à grande vitesse Atlantique et Sud-Est, qui ne sont pas équipées du tri-courant, condition nécessaire à la circulation en Italie.

La coopération des deux opérateurs nationaux est impérative pour rétablir avant cet été l'offre à grande vitesse Paris-Oulx-Milan, qui contribue à l'attractivité, notamment touristique, du Briançonnais. C'est, j'y insiste, l'un des objectifs du Gouvernement.

Dans la perspective de ce retour à la normale, je tiens à réaffirmer devant vous l'attachement des pouvoirs publics à la continuité, sur cet axe, d'un service de transport de voyageurs à grande vitesse, plébiscité par les voyageurs et emblématique des politiques de transports durables communes à nos deux pays. Vous pouvez compter sur le Gouvernement pour accélérer les procédures et régler le problème avant l'été.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1414

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 mars 2011, page 2575

Réponse publiée le : 1er avril 2011, page 2220

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 22 mars 2011