ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

poids lourds

Question au Gouvernement n° 1254

Texte de la question

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.
M. Michel Bouvard. Ma question s'adressait à M. le Premier ministre mais, puisqu'il est parti, un autre membre du Gouvernement pourra me répondre.
Député de Chamonix, je suis, avec mon collègue Michel Meylan, l'un des représentants de l'autre vallée alpine par laquelle s'écoule actuellement la totalité des trafics entre la France et l'Italie. Louis Besson a d'ailleurs rappelé que le trafic par le tunnel de Fréjus avait augmenté de 85 % au cours des dix dernières années.
Depuis quelques jours le trafic a doublé avec cinq cents poids lourds à l'heure en période de pointe. La fin d'un chantier autoroutier ajoute aux inévitables difficultés d'écoulement.
Ma première question est donc relative aux moyens que le Gouvernement entend mettre en oeuvre pour assurer la sécurité non seulement de mes administrés dans la vallée de la Maurienne, mais aussi de tous ceux qui franchiront les Alpes par cette voie durant la réalisation des travaux dans le tunnel du Mont-Blanc.
Ma seconde question rejoint celle qu'a posée Noël Mamère.
En effet, le trafic des poids lourds dans le massif alpin croît régulièrement. On annonce même un doublement des trafics de fret au cours des dix prochaines années. Certains d'entre nous militent donc depuis plusieurs années en faveur de la création d'une autoroute ferroviaire dans le massif alpin, c'est-à-dire pour le portage des camions par des trains.
Tel qu'il avait été conçu en 1993, le projet de ligne à grande vitesse Lyon-Turin était uniquement destiné aux voyageurs. Le gouvernement d'Edouard Balladur l'a fait évoluer vers un projet mixte, voyageurs et marchandises, et les études le concernant sont en cours. Lors du sommet de Chambéry, le Premier ministre, Lionel Jospin et le Président de la République, Jacques Chirac, ont confirmé leur poursuite et nous devrions en obtenir les résultats au cours de l'année 2000.
Durant la récente discussion de la loi d'aménagement du territoire, plusieurs d'entre nous, notamment Patrick Ollier, ont réclamé avec insistance que l'autoroute ferroviaire fasse l'objet d'une inscription pour des raisons tenant tant à la protection de l'environnement dans les Alpes qu'à la sécurité des usagers.
Compte tenu des récents événements et des problèmes d'environnement dans le massif alpin, le Gouvernement s'engage-t-il à tout mettre en oeuvre, avec le gouvernement italien et avec l'Union européenne, pour réaliser une autoroute ferroviaire dans les Alpes ? Il ne s'agit plus de transport combiné, mais de transport en continu de camions sur les trains, comme le fait aujourd'hui la Suisse, qui investit des sommes considérables dans ce domaine.
Des Etats comme la France et l'Italie, qui sont bien plus grands, bien plus puissants sur le plan économique, ne sont-ils pas capables de faire ce que ce pays est actuellement en train de réaliser au Gothard et au Lotsghberg ? (Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe Démocratie libérale et Indépendants et sur quelques bancs du groupe socialiste.)
M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au logement.
M. Louis Besson, secrétaire d'Etat au logement. Monsieur le député, je vous demande d'excuser M. Gayssot, retenu par une obligation internationale.
Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Le Kosovo !

M. le secrétaire d'Etat au logement. Ainsi que je l'ai indiqué en répondant à M. Mamère, je puis vous assurer que le Gouvernement est pleinement conscient de la nécessité de mener une autre politique des transports dans nos massifs montagneux, tout particulièrement dans le massif alpin. La catastrophe qui nous endeuille aujourd'hui rappelle combien il est urgent de traiter ce dossier pour les Alpes.
Les sommets franco-italien de 1997 et 1998 ont permis de confirmer l'attachement des deux pays au projet d'un nouveau tunnel ferroviaire sur la liaison Lyon-Turin et d'engager une nouvelle tranche d'études de 350 millions de francs qui permettra d'aboutir à des décisions, à la fin de l'an 2000, lorsque ce programme aura été conduit à son terme.
Par ailleurs, a été décidée la mise en oeuvre d'un programme d'actions à court terme destinées à augmenter de 60 % la capacité de l'axe passant par le tunnel du Mont-Cenis. Cela implique à la fois des mesures d'exploitation et des investissements.
Pour régler les problèmes immédiats entraînés par la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, M. Jean-Claude Gayssot a été amené à prendre deux séries de dispositions.
D'abord, au niveau du tunnel de Fréjus, vers lequel est et sera reportée une part importante du trafic des poids lourds, une régulation sera opérée à la barrière de péage pour garantir un espacement suffisant entre chaque véhicule, et des restrictions supplémentaires à la circulation des matières dangereuses seront mises en place.
Par ailleurs, il a été demandé à la SNCF de mettre en oeuvre, sans délai, de nouvelles liaisons pour le fret par Modane et Vallorbe.
Au-delà des mesures immédiates, il est indispensable de développer, compte tenu de la progression continue des échanges de marchandises, une politique des transports plus soucieuse de sécurité. Cela passe notamment par le développement du transport ferroviaire sous toutes ses formes, car il est plus sûr et plus respectueux de notre environnement. Tel est bien l'objectif de la politique des transports que mène le Gouvernement.
Ainsi, je rappelle que le Gouvernement a augmenté de plus de 50 % les crédits du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables consacrés au ferroviaire. Les prochains contrats de plan traduiront cette priorité, et l'Etat proposera de doubler, au moins, par rapport à ce qui se faisait auparavant, sa participation au financement des investissements ferroviaires qui seront inscrits dans les contrats de plan.
Ces orientations générales sont bien entendu encore plus valables pour les franchissements alpins.
Comme vous le savez, depuis le sommet franco-italien d'octobre 1997, un processus de travail a été mis en place, à la fois pour obtenir une amélioration à court terme de l'offre ferroviaire et pour faire progresser les études d'une nouvelle liaison Lyon-Turin, qui devra remplir un double objectif: TGV et fret. Ce dossier n'est pas en veilleuse, comme cela a pu être dit ou écrit, puisque, je le répète, un programme d'étude de 350 millions est en cours. Il aboutira, à la fin de l'an 2000, aux décisions pour l'étape suivante qui sera la réalisation de ce grand projet.
Le fait que la Suisse ait franchi une nouvelle étape dans la réalisation de ses tunnels ne remet absolument pas en cause le processus d'étude en cours en France. Le Gouvernement veillera à ce qu'il avance conformément aux objectifs et au calendrier fixés, car développer d'une façon ambitieuse une nouvelle offre ferroviaire dans les Alpes est bien la seule politique qui permettra de sortir des impasses a conduits la politique donnant la priorité à la route. C'est bien dans ce sens que le Gouvernement travaille et continuera de travailler. (Applaudissements sur divers bancs du groupe socialiste.)

Données clés

Auteur : M. Michel Bouvard
Circonscription : Savoie (3e circonscription) - Rassemblement pour la République
Type de question : Question au Gouvernement
Numéro de la question : 1254
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : logement
Ministère attributaire : logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 31 mars 1999, page 3026
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 31 mars 1999