



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports routiers

Question orale n° 1449

Texte de la question

M. Michel Bouvard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la lutte contre la pollution liée aux transports dans les vallées alpines. La loi d'orientation pour le développement du territoire du 5 février 1995 a recommandé la mise en oeuvre de modes de transport adaptés pour le trafic des marchandises dans les zones à environnement fragile. Dans l'attente de la mise en oeuvre progressive du ferroutage et d'une autoroute ferroviaire dans le massif alpin conformément aux conclusions du sommet franco-italien de Turin de janvier 2001, il apparaît nécessaire de renforcer les normes antipollution appliquées aux poids lourds et aux autocars pour le franchissement des Alpes dont l'environnement fragile a été reconnu par la convention sur la protection des Alpes dite « Convention alpine » du 7 novembre 1991, ratifiée par la France en 1996. Ladite convention, et notamment son protocole transport dans son article 6 prévoit « qu'afin de protéger la sensibilité écologique de l'espace alpin et sans porter préjudice aux conventions internationales en vigueur, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de protection renforcées en raison de situations particulières relatives aux espaces naturels ou pour des raisons de santé publique, de sécurité ou de protection de l'environnement ». Dans ces conditions, et compte tenu qu'il semble envisagé par le Gouvernement d'interdire le tunnel du Mont-Blanc lors de sa réouverture aux camions ne respectant pas la norme antipollution Euro Zéro, il souhaite savoir si le Gouvernement envisage l'application de cette mesure, comme cela semble cohérent, à l'ensemble des points de franchissement des Alpes et notamment au tunnel du Fréjus, des cols du Mont-Cenis, du Mont-Genève et de Tende. Par ailleurs il souhaite connaître l'état d'avancement des décisions du sommet franco-italien de Turin concernant la mise en oeuvre du ferroutage, seul moyen réel d'un rééquilibrage des trafics entre route et rail.

Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Michel Bouvard a présenté une question, n° 1449, ainsi rédigée:
«M. Michel Bouvard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la lutte contre la pollution liée aux transports dans les vallées alpines. La loi d'orientation pour le développement du territoire du 5 février 1995 a recommandé la mise en oeuvre de modes de transport adaptés pour le trafic des marchandises dans les zones à environnement fragile. Dans l'attente de la mise en oeuvre progressive du ferroutage et d'une autoroute ferroviaire dans le massif alpin conformément aux conclusions du sommet franco-italien de Turin de janvier 2001, il apparaît nécessaire de renforcer les normes antipollution appliquées aux poids lourds et aux autocars pour le franchissement des Alpes dont l'environnement fragile a été reconnu par la convention sur la protection des Alpes dite «Convention alpine» du 7 novembre 1991, ratifiée par la France en 1996. Ladite convention, et notamment son protocole transport dans son article 6 prévoit «qu'afin de protéger la sensibilité écologique de l'espace alpin et sans porter préjudice aux conventions internationales en vigueur, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de protection renforcées en raison de situations particulières relatives aux espaces naturels ou pour des raisons de santé publique, de sécurité ou de protection de l'environnement». Dans ces conditions, et compte tenu qu'il semble envisagé par le Gouvernement d'interdire le tunnel du Mont-Blanc lors de sa réouverture aux camions ne respectant pas la norme antipollution Euro Zéro, il

souhaite savoir si le Gouvernement envisage l'application de cette mesure, comme cela semble cohérent, à l'ensemble des points de franchissement des Alpes et notamment au tunnel du Fréjus, des cols du Mont-Cenis, du Mont-Genève et de Tende. Par ailleurs il souhaite connaître l'état d'avancement des décisions du sommet franco-italien de Turin concernant la mise en oeuvre du ferroutage, seul moyen réel d'un rééquilibrage des trafics entre route et rail.»

La parole est à M. Michel Bouvard, pour exposer sa question.

M. Michel Bouvard. Je crois comprendre que le ministre de l'équipement, des transports et du logement sera représenté par vous, madame la secrétaire d'Etat au tourisme. Je m'en réjouis puisque la question a trait à la lutte contre la pollution liée au transport dans les vallées alpines et que le lien avec le tourisme est assez évident en la matière.

La loi d'orientation pour le développement du territoire du 5 février 1995 a recommandé la mise en oeuvre de modes de transports adaptés pour le trafic des marchandises dans les zones à l'environnement fragile, disposition que j'ai le privilège de bien connaître pour en être l'auteur.

Dans l'attente de la mise en oeuvre progressive du ferroutage et d'une autoroute ferroviaire dans le massif alpin conformément aux conclusions du sommet franco-italien de Turin de janvier 2001, il apparaît nécessaire de renforcer les normes antipollution appliquées aux poids lourds et aux autocars pour le franchissement des Alpes, dont l'environnement fragile a été reconnu officiellement par la convention sur la protection des Alpes dite «convention alpine» du 7 novembre 1991 ratifiée par la France en 1996.

Ladite convention, et notamment son protocole transport, dans son article 6, prévoit que «afin de protéger la sensibilité écologique de l'espace alpin et sans porter préjudice aux conventions internationales en vigueur, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de protection renforcées en raison de situations particulières relatives aux espaces naturels ou pour des raisons de santé publique, de sécurité ou de protection de l'environnement».

Dès lors, il apparaît que doivent au moins s'appliquer sur ce territoire du massif alpin, et singulièrement dans les vallées conduisant aux principaux points de franchissement, les normes antipollution les plus exigeantes. Ce sont d'ailleurs des dispositions comparables que l'on peut trouver dans la loi sur l'air, qui vise à améliorer la qualité de l'air.

Ce respect des normes antipollution ne peut que conduire, de plus, à un juste respect des règles de concurrence entre les transporteurs français, dont les véhicules respectent le plus souvent ces normes, et des transporteurs étrangers, notamment les transporteurs extérieurs à l'Union européenne, qui ajoutent au dumping social un dumping écologique avec des véhicules souvent anciens.

Dans la mesure où le Gouvernement semble envisager d'interdire le tunnel du Mont-Blanc, lors de sa réouverture, aux camions ne respectant pas la norme antipollution Euro 0, qui n'est pas la plus exigeante, puisqu'il y a une norme Euro 1 et une norme Euro 2, mais qui est déjà significative, je souhaiterais savoir s'il envisage d'appliquer cette mesure, comme cela semble cohérent, à l'ensemble des points de franchissements des Alpes et notamment à la vallée de la Maurienne et au passage du tunnel du Fréjus, des cols du Mont-Cenis, du mont Genève et de Tende. En effet, il paraîtrait totalement anormal, l'ensemble du territoire alpin étant reconnu comme secteur à l'environnement fragile, que les camions les plus polluants n'aient plus le droit de passer au tunnel du Mont-Blanc, mais puissent continuer de polluer allègrement dans les autres secteurs du massif alpin. Cela concerne à peu près 10 % du parc roulant empruntant le tunnel routier du Fréjus, qui est le principal axe de passage actuellement en service.

Par ailleurs, et dans la perspective plus lointaine d'une réduction de la pollution dans les vallées alpines, je souhaiterais connaître l'état d'avancement du projet du nouveau tunnel ferroviaire alpin. Je faisais référence tout à l'heure au sommet franco-italien du mois de janvier. Deux conférences intergouvernementales franco-italiennes ayant été reportées à la demande de l'ancien gouvernement italien de M. d'Alema, aucune décision n'a été prise pour la réalisation effective des galeries de reconnaissance du tunnel de base, alors même que le GIE Alpes-tunnel dispose des crédits pour débiter ces travaux dans l'attente de la mise en place d'une nouvelle structure.

L'Assemblée générale du GIE devant se tenir le 25 juin, le Gouvernement français entend-il proposer aux nouvelles autorités italiennes l'engagement sans tarder de ces travaux. Faut-il que la dissolution du GIE, qui pourrait être prononcée le 25 juin, aurait pour conséquence une dispersion des équipes techniques détenant les compétences sur ce dossier, la reprise des appels d'offres, par la future structure à constituer, et donc un décalage d'un an dans la livraison du nouvel ouvrage, avec les conséquences prévisibles pour l'environnement

dans le massif alpin, puisque la seule solution sérieuse et à long terme consiste bien dans un rééquilibrage entre le rail et la route ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.

Mme Michelle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, mon collègue Jean-Claude Gayssot, retenu au salon du Bourget avec le Président de la République, m'a demandé de vous répondre. Le respect de l'environnement étant partie intégrante du produit touristique et de l'économie touristique, c'est avec grand plaisir que je le supplée.

Le Gouvernement a engagé depuis 1997 une politique de rééquilibrage des modes de transport au profit des modes alternatifs à la route, en vue de préserver l'environnement, d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des Français. C'est ainsi que les nouveaux contrats de Plan prévoient une multiplication par huit des investissements ferroviaires et que l'objectif d'un doublement du fret ferroviaire en dix ans a été fixé et repris dans le cadre des schémas de services collectifs de transport.

Cette politique doit trouver dans les zones sensibles des points d'application privilégiés. C'est bien entendu le cas des vallées alpines, et le sommet franco-italien du 29 janvier 2001 à Turin a retenu un ensemble cohérent de décisions visant à répondre à cet objectif.

Comme vous le savez, l'approche des élections italiennes a ralenti le processus de concertation inter-gouvernemental. Mon collègue Jean-Claude Gayssot a proposé à son nouvel homologue italien de le rencontrer rapidement afin de relancer les études et les procédures. Dans cette attente, il m'a chargée de vous préciser l'état actuel des réflexions sur les sujets que vous avez abordés.

La réouverture du tunnel du Mont-Blanc doit s'inscrire dans le cadre intermodal que je viens d'indiquer, en respectant l'environnement de toutes les vallées alpines. On peut, à cet égard, s'interroger sur les conséquences qu'aurait sur la vallée de la Maurienne la position des opposants à la réouverture aux poids lourds du tunnel du Mont-Blanc.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Conformément aux conclusions du sommet de Turin, la CIG du tunnel du Mont-Blanc a constitué un groupe de travail franco-italien chargé d'élaborer le règlement de circulation. Le processus provisoirement interrompu devra reprendre prochainement.

Le groupe de travail envisage, pour améliorer la sécurité du transit dans le tunnel du Mont-Blanc, des restrictions de gabarit, une limitation des types de véhicules autorisés à l'emprunter, la mise en oeuvre d'une tarification environnementale, mais ces propositions ne sont aujourd'hui que provisoires.

La France soutient activement le durcissement de la réglementation relative aux émissions polluantes des véhicules. Après les normes Euro 1 et Euro 2, qui traduisaient déjà une amélioration par rapport à la norme Euro 0, la réglementation Euro 3 s'appliquera à tous les poids lourds vendus neufs après le 1er octobre 2001 et les niveaux Euro 4 et Euro 5 ont été définis pour 2005 et 2008.

La principale mesure destinée à améliorer la sécurité des transports et l'environnement dans les Alpes, c'est le développement du feroutage, avec une expérimentation qui débutera en 2002, puis la mise en service d'une autoroute ferroviaire sur la ligne historique Modane-Turin à l'horizon 2005/2006. L'étape essentielle demeure bien entendu la réalisation de la nouvelle percée transalpine Lyon-Turin, à l'horizon 2015.

Conformément à votre attente, les études se poursuivent dans le cadre du GEIE, groupement européen d'intérêt économique, actuel, de manière à ne pas perdre de temps, alors que Réseau ferré de France et le gestionnaire italien d'infrastructures ferroviaires poursuivent la constitution du « promoteur », chargé de reprendre la conduite des études et la réalisation des galeries de reconnaissance. La continuité entre les deux structures permettra ainsi de suivre le calendrier le plus tendu.

Conscients de la nécessité de préserver le capital de connaissances acquises sur le projet, RFF et son homologue italien veilleront à intégrer une grande partie des équipes du GEIE au sein de la nouvelle structure. Les procédures se poursuivent donc et la détermination du Gouvernement est totale pour améliorer la qualité de l'environnement dans les Alpes.

Cependant, afin de travailler en collaboration avec les élus et les représentants des milieux socio-économiques et associatifs de votre région, et notamment des vallées de Chamonix et de la Maurienne, Jean-Claude Gayssot a décidé d'organiser au mois de septembre une table ronde sur les transports dans les Alpes.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Madame la secrétaire d'Etat, les réponses que vous apportez sont intéressantes et montrent que nos préoccupations sont entendues. Je voudrais toutefois insister sur deux points.

Tout d'abord, s'agissant des contacts qui auront lieu avec le nouveau ministre italien des travaux publics, il est important d'avoir une norme homogène pour la circulation des poids lourds sur l'ensemble du massif alpin. Il y a, c'est vrai, de nouvelles normes européennes, mais les camions ne respectant pas la norme euro 0 sont toujours autorisés à circuler moyennant une redevance supplémentaire. Il est temps de considérer que les camions les plus polluants n'ont plus à passer dans les vallées alpines et d'obliger les transporteurs à respecter la convention internationale dite «convention alpine» qui a été ratifiée par l'Union européenne et l'ensemble des pays de l'arc alpin. C'est le moins qu'on puisse attendre ! En tout état de cause, il n'est pas envisageable que les camions les plus polluants soient interdits dans certaines vallées et autorisés dans les autres. J'espère que cette préoccupation sera, comme je n'en doute pas, relayée par le ministre des transports.

Par ailleurs, je me réjouis de la continuité entre le GEIE, Alpes-tunnel et la nouvelle structure en cours de constitution. J'espère qu'elle sera assurée aussi au niveau des appels d'offres pour la réalisation des galeries de reconnaissance, qui sont prêts. L'enjeu, c'est un an de chantier !

Je me réjouis enfin qu'une table ronde nous soit proposée pour l'automne. Elle nous permettra de faire le point sur ces questions, les reports successifs d'une CIG ayant eu pour conséquence de reporter des réunions de concertation avec les élus qui précèdent habituellement les CIG.

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1449

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 juin 2001, page 3434

Réponse publiée le : 20 juin 2001, page 4388

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 18 juin 2001