



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

régulation du trafic

Question orale n° 865

Texte de la question

M. Patrick Ollier appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la croissance de la circulation routière dans les Hautes-Alpes suite à la fermeture du tunnel du Mont-Blanc. Il lui demande quelles mesures urgentes il entend prendre afin de répondre aux difficultés de circulation posées.

Texte de la réponse

M. le président. M. Patrick Ollier a présenté une question, n° 865, ainsi rédigée:

«M. Patrick Ollier appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la croissance de la circulation routière dans les Hautes-Alpes suite à la fermeture du tunnel du Mont-Blanc. Il lui demande quelles mesures urgentes il entend prendre afin de répondre aux difficultés de circulation posées.»

La parole est à M. Patrick Ollier, pour exposer sa question.

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je vous remercie d'être venu personnellement répondre à ma question.

La fermeture du tunnel du Mont-Blanc révèle d'une manière spectaculaire la faiblesse des infrastructures de franchissement des Alpes sur la frontière franco-italienne.

Le 26 mai dernier, M. Michel Bouvard, président des élus de la montagne, au nom des députés frontaliers des Hautes-Alpes, de la Savoie et des Alpes-Maritimes, vous avait interrogé ici sur la politique qu'entendait mener le Gouvernement en matière d'infrastructures routières et ferroviaires - mise en place de tunnels et mise en place du système de ferroutage.

Concernant les Hautes-Alpes, je souhaiterais que vous nous confirmiez votre souhait, que nous partageons, que les études d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre soient rapidement lancées.

Par ailleurs, des problèmes provoqués par les flux dérivés, à la suite de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, se posent quotidiennement et rendent la situation inacceptable dans les hautes vallées montagnardes. Ces problèmes affectent la sécurité et l'équilibre de nos vallées en raison de l'augmentation du trafic.

Sur la RN 91, qui franchit le col du Lautaret, à 2 000 mètres d'altitude, on est passé de 140 à 346 camions par jour ! Sur la RN 94, dans la vallée de la Durance, la moyenne est passée d'environ 600 camions-jour à près de 800 !

La vallée de la Guisane, où se trouve la station de Serre-Chevalier, accueillera 35 000 personnes pendant les mois de juillet et d'août. Or la route nationale est extrêmement étroite. Dans le village du Monêtier-les-Bains, deux camions ne peuvent se croiser. Il est bien évident que l'augmentation de la circulation de poids lourds va poser de très difficiles problèmes de sécurité, perturber l'équilibre de nos vallées et la vie des riverains.

Monsieur le ministre, les maires concernés par les parcours de la RN 91 et de la RN 94 et le président du conseil général ont souhaité engager des actions de sensibilisation pour appeler votre attention. Nous ne sommes pas contre les poids lourds, mais nous voulons que le Gouvernement nous indique comment il peut nous aider à résoudre ce problème.

Vendredi dernier, j'ai passé le col du Lautaret à trois heures du matin. Il neigeait au-dessus de 1 600 mètres. Des camions de plus de 40 tonnes y circulent. Jusqu'au jour où il y aura un drame humain ! Mais je sais que

vous en êtes parfaitement conscient, monsieur le ministre.

Je souhaiterais que le préfet des Hautes-Alpes prenne, comme en hiver, un arrêté interdisant aux poids lourds, au moins du 1er juillet au 1er septembre, de franchir le col du Lautaret, ainsi d'ailleurs que le col du Montgenèvre.

Voici quinze jours, un camion s'est renversé sur la route du Mongenèvre. Heureusement, il ne transportait pas de produits dangereux. Ce n'était que de la sciure.

Monsieur le ministre, comment envisagez-vous de réguler le trafic ? Quelles sont les perspectives pour le franchissement des Alpes, qu'il s'agisse de l'axe Lyon-Turin, ou du tunnel du Montgenèvre, dans le cadre de la mise en place du ferroutage ?

Les Alpains, et plus particulièrement les Hauts-Alpins, attendent avec intérêt votre réponse.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous avez raison. C'est évident, on ne peut pas laisser les choses en l'état et la perspective de l'augmentation de trafic, notamment dans les zones qualifiées de «sensibles» que sont les zones de montagne, nous impose de prendre des mesures compatibles avec la nécessité du trafic, sans négliger les problèmes économiques d'environnement et surtout les problèmes de sécurité.

A la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, le 24 mars dernier, et pour faire face à sa fermeture, nous avons été conduits à agir rapidement.

Au tunnel du Fréjus, où le trafic est passé en quelques jours de 2 500 à 4 000 poids lourds par jour, des mesures ont été prises pour renforcer la sécurité avec notamment l'activation d'un système de régulation du trafic - espacement entre les camions, limitation de la vitesse, réduction du nombre de camions par heure, etc. Le Gouvernement a également incité les transporteurs routiers à emprunter les itinéraires par le col du Brenner et l'autoroute A 8 par Vintimille, pour ne pas saturer la vallée de la Maurienne. Cette décision, honnêtement, n'a eu que très peu d'effet, compte tenu de l'allongement du parcours qui en résulterait. Car cet allongement se traduit par un accroissement des coûts pour le transport routier.

La SNCF, de son côté, a fait immédiatement des propositions pour accroître son offre de transport. Elle a notamment proposé de baisser les tarifs du trafic combiné.

Je me suis également rendu en Italie où j'ai rencontré mes collègues, pour que nous agissions dans le même esprit, étant donné que c'est du transit entre nos deux pays qu'il s'agit.

Les données concernant le trafic sur la route nationale 91 au col du Lautaret et sur la route nationale 94 au col du Montgenèvre témoignent d'un accroissement du trafic lourd, et ce plus particulièrement dans le sens France-Italie. Au col du Lautaret, on compte chaque jour entre 120 à 150 poids lourds de 4 et 5 essieux, avec une pointe à 260 camions le 27 mai, jour où il y a eu de grosses difficultés au Fréjus. Mais je ne vais pas «chipoter» sur les chiffres. Le problème que vous posez est réel, et je le reconnais, bien évidemment.

Face à cette situation, la direction départementale de l'équipement s'est lancée dans un sérieux travail d'approfondissement.

Dès cette semaine, une enquête sur les flux de transports de marchandises sera entreprise afin, notamment, de cerner au mieux l'origine et la destination des poids lourds ! Cela est nécessaire si on veut, ensuite, les faire passer ailleurs. Je pense plus particulièrement aux véhicules transportant des matières dangereuses, qui posent des problèmes que vous avez également évoqués.

Une autre étude concernant l'exploitation du tunnel des Ardoisières va être lancée de manière imminente. Il s'agit d'améliorer globalement la sécurité dans cet ouvrage, où le croisement de deux poids lourds est difficile. Comme j'ai eu l'occasion de le rappeler récemment, j'ai demandé à la DDE de lancer une étude rapide sur les conséquences d'une restriction de la circulation des poids lourds transportant des matières dangereuses sur les routes nationales 91 et 94 et d'un report de trafic sur d'autres itinéraires. Je suis convaincu qu'à terme toutes les mesures qui peuvent être prises localement ne suffiront pas et qu'il faudra aller encore plus loin.

La catastrophe du tunnel du Mont-Blanc renvoie à un choix de politique des transports qui est aussi un choix de société. Tout le monde s'en rend compte. J'ai donc présenté au conseil des ministres du 26 mai dernier une communication sur les décisions prises pour renforcer la sécurité, réduire les nuisances et les contraintes engendrées par le trafic lourd de transit, tant pour les riverains que pour les chauffeurs routiers.

Dans l'objectif d'un meilleur partage modal entre le rail et la route, les investissements sur la voie ferrée existante passant par le tunnel du Mont-Cenis seront accélérés.

Cela dit, pour le trafic marchandises, d'autres modes sont envisageables - je pense au cabotage maritime.

Le développement du transport combiné et du feroutage sera encouragé afin d'accroître la part de marché du fret ferroviaire dans les zones sensibles, comme les Alpes et les Pyrénées, y compris en améliorant les itinéraires existants.

Il ne s'agit pas d'attendre que la percée soit faite pour la future liaison ferroviaire Lyon-Turin. Nous devons tout de suite améliorer les choses. Et c'est une des raisons qui m'ont conduit à rencontrer mes collègues italiens. Les études en cours seront néanmoins rapidement approfondies pour accélérer, autant que possible, la construction de ce nouveau franchissement ferroviaire entre Lyon et Turin.

Initialement, le projet ne concernait que les voyageurs. Nous sommes passés à un projet mixte - voyageurs et marchandises. Ces études sont absolument nécessaires, car il s'agit d'un tunnel conséquent, de plusieurs dizaines de kilomètres. Nous avons doublé, lors d'un dernier sommet franco-italien, les sommes consacrées à la réalisation de ces études, qui seront terminées l'an prochain. Il faut les mener jusqu'au bout pour ne pas risquer, ensuite, de rencontrer des difficultés. Le prochain sommet franco-italien pourra prendre des décisions, dès l'été de l'an 2000.

Le transport routier devra également prendre en charge, de façon progressive, modulée, harmonisée et concertée - j'utilise ces quatre termes pour qu'il n'y ait pas de doute sur la démarche -, sa part des coûts directs et externes, de manière à participer à l'amélioration de la sécurité et aux investissements nécessaires.

Peut-être certains élus des Hautes-Alpes n'ont-ils pas entendu ? Peut-être ne l'ai-je pas dit suffisamment fort ? J'ai indiqué le 26 mai dernier que, parallèlement à ces mesures tarifaires, il fallait réfléchir à la limitation de l'accès des cols aux poids lourds, pour éviter le report du trafic sur les routes nationales.

Enfin, les mesures proposées nécessitent une coordination à l'échelle européenne et à l'échelle du massif alpin. Plusieurs Etats sont concernés. Je vais déposer un mémorandum auprès des instances européennes pour avancer dans ce sens.

M. le président. La parole est à M. Patrick Ollier.

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre, que ce soit bien clair entre nous: il n'est pas question d'entreprendre une quelconque polémique sur ce problème. J'ai conscience que vous avez la volonté sérieuse de nous aider à le résoudre et je vous remercie des propos que vous avez tenus.

Mais je voudrais insister sur deux points qui me semblent fondamentaux. Le premier concerne la déviation de la RN 94 à la hauteur de la ville d'Embrun, déviation dont nous attendons toujours la signature. Cette zone des Hautes-Alpes compte 200 000 lits touristiques. Aujourd'hui, les embouteillages dûs au simple trafic touristique représentent une demi-heure à trois quarts d'heure d'attente à certains moments de la journée. Rajoutez-y 800 poids lourds et imaginez la situation !

Le second point concerne le col du Lautaret, la station de Serre-Chevalier et le tunnel des Ardoisières, dont vous avez parlé tout à l'heure, où les poids lourds ne peuvent se croiser.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En effet !

M. Patrick Ollier. J'emprunte cette route deux fois par semaine. Bien souvent, je suis obligé de reculer parce que des poids lourds sont obligés de reculer. Imaginez la situation dans ce tunnel avec 400 poids lourds par jour !

Monsieur le ministre, vous avez parlé de mesures d'interdiction et de limitation de la circulation sur les routes qui franchissent les cols. Moi, je demande qu'un arrêté soit pris pour empêcher toute circulation des camions au-dessus d'un certain tonnage, au moins aux mois de juillet et août, au col du Lautaret.

Pour le Montgenèvre, la situation, je le comprends, est plus délicate, mais nous devons néanmoins décider une limitation, si nous voulons éviter d'en arriver à une situation explosive que ni vous ni nous n'arriverions à régler. Vous ne m'avez pas répondu sur les études concernant le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre. J'aurais aimé que vous confirmiez là aussi vos bonnes intentions, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je confirme mes bonnes intentions sur tous les points que vous avez soulevés, monsieur le député.

M. Patrick Ollier. Merci, monsieur le ministre.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Ollier](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 865

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 juin 1999, page 3356

Réponse publiée le : 9 juin 1999, page 5456

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 7 juin 1999