



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

poids lourds

Question orale n° 306

Texte de la question

M. Joël Giraud interroge M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

Le conseil général des ponts et chaussées qui a remis un rapport mettant en évidence la nécessité, pour des raisons de sécurité, d'interdire aux poids lourds de plus de 26 tonnes, en aménageant des dérogations locales, le col du Montgenèvre, situé à 1 850 mètres d'altitude entre Briançon (Hautes-Alpes) et Turin (Italie). Cet itinéraire traverse en effet plusieurs stations de sports d'hiver et de très nombreuses agglomérations dont Briançon, L'Argentière, Embrun, au pied de pentes atteignant parfois 10 %, et il est emprunté par de nombreux poids lourds l'utilisant comme une déviation gratuite du tunnel routier du Fréjus. Une des caractéristiques principales du trafic de cet itinéraire est de concentrer les transports de matières dangereuses (TMD) revenant à vide d'Italie du Nord vers le Bassin méditerranéen dans des citernes non dégazées qui constituent de véritables bombes roulantes. Ce rapport avait été commandé par M. Jean-Claude Gayssot, alors ministre en charge de l'équipement et des transports, dans la perspective de limiter sur ce col un trafic pour lequel il n'était et ne serait jamais adapté. Depuis lors, il a indiqué aux élus des Alpes du Sud qu'il demandait au préfet des Hautes-Alpes de mettre en place une réglementation dès le mois de janvier 2003 avant de revenir en arrière sous la pression des autorités italiennes et de soumettre toute décision à l'appréciation de l'impact de la levée de l'alternat au tunnel du Mont-Blanc. Cet impact est désormais connu puisque, entre la levée de l'alternat et la tenue récente de travaux lourds, la chaussée s'effondrant en raison de l'importance du trafic des poids lourds, ce trafic a crû de plus de 10 % sur le col du Montgenèvre par rapport à l'an dernier. De plus, trois accidents graves se sont produits dont un, lié à un TMD, a bloqué pendant 36 heures des milliers de touristes français et italiens. Aujourd'hui, il a fait part de sa volonté de ne pas attendre la prochain sommet franco-italien en juillet pour réglementer la circulation sur ce col. Il semblerait que le sujet soit à l'ordre du jour de la prochaine conférence intergouvernementale (CIG) des Alpes du Sud. Il lui demande s'il a la volonté ferme et définitive d'interdire, sauf dérogation locale, aux poids lourds de plus de 26 tonnes le col du Montgenèvre avant l'été 2003 ; s'il a la volonté de s'opposer aux velléités des autorités italiennes d'obtenir des dérogations larges pour les transporteurs piémontais et lombards qui videraient de toute substance cette réglementation, au seul motif que ces transporteurs ne veulent pas utiliser des itinéraires à péage ; s'il compte ne pas s'opposer à ce que le président du conseil général des Alpes-de-Haute-Provence prenne des mesures similaires sur le col de Larche, afin d'éviter tout report sur cet itinéraire tout aussi inadapté que le col du Montgenèvre. Enfin, au moment où l'approbation du protocole transport de la convention alpine du 7 novembre 1991 semble à l'ordre du jour, s'il pense prendre en compte la nécessité de réguler et de transférer sur des modes plus respectueux de l'environnement le trafic, en croissance exponentielle, entre l'Espagne et le Bassin méditerranéen d'une part et l'Italie du Nord et les pays d'Europe centrale et orientale d'autre part.

Texte de la réponse

RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION
DES POIDS LOURDS AU COL DU MONTGENÈVRE

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 306, relative à la réglementation de la circulation des poids lourds au col du Montgenèvre.

M. Joël Giraud. Monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, le conseil général des Ponts et Chaussées a remis à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer un rapport mettant en évidence la nécessité, pour des raisons de sécurité, d'interdire aux poids lourds de plus de vingt-six tonnes, en aménageant des dérogations locales, le col du Montgenèvre, situé à 1 850 mètres d'altitude sur la route nationale 94 entre Briançon, dans les Hautes-Alpes, et Turin en Italie.

Cet itinéraire traverse en effet plusieurs stations de sports d'hiver et de nombreuses agglomérations, au pied des pentes atteignant parfois 10 %, et il est emprunté par de nombreux poids lourds qui l'utilisent comme une déviation gratuite du tunnel routier de Fréjus.

Une des caractéristiques principales du trafic de cet itinéraire est de concentrer les transports de matières dangereuses, ainsi que des retours à vide d'Italie du Nord vers le bassin méditerranéen dans des citernes non dégazées qui constituent de véritables bombes roulantes.

Ce rapport avait été commandé par M. Jean-Claude Gayssot, alors ministre chargé de l'équipement et des transports, dans la perspective de limiter sur ce col un trafic pour lequel il n'était et ne serait jamais adapté. Depuis, M. de Robien a indiqué aux élus des Alpes du Sud qu'il demanderait au préfet des Hautes-Alpes de mettre en place une réglementation dès le mois de janvier 2003, avant de reculer sous la pression des autorités italiennes et de suspendre toute décision à l'appréciation de l'impact de la levée de la circulation alternée dans le tunnel du Mont-Blanc.

Cet impact est désormais connu, puisque, entre la levée de la circulation alternée et la réalisation récente de travaux lourds - la chaussée s'effondrant en raison de l'importance du trafic des poids lourds -, le trafic sur le col de Montgenèvre a crû de plus de 10 % par rapport à l'an dernier.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Joël Giraud. De plus, trois accidents graves se sont produits dont un, lié à un transport de matières dangereuses, a bloqué pendant trente-six heures des milliers de touristes français et italiens.

Aujourd'hui, le ministre a fait part de sa volonté de ne pas attendre le prochain sommet franco-italien, prévu en juillet, pour réglementer la circulation sur ce col. Il semblerait que le sujet soit à l'ordre du jour de la prochaine conférence intergouvernementale des Alpes du Sud.

Mes questions seront donc les suivantes :

Premièrement, le ministre a-t-il la volonté ferme et définitive d'interdire, sauf dérogation locale, aux poids lourds de plus de vingt-six tonnes le col de Montgenèvre avant l'été 2003 ?

Deuxièmement, le ministre a-t-il la volonté de s'opposer aux velléités des autorités italiennes d'obtenir des dérogations larges pour les transporteurs piémontais et lombards, au seul motif que ces transporteurs ne veulent pas utiliser des itinéraires à péage, notamment le tunnel du Fréjus, ce qui viderait de toute substance la réglementation ?

Troisièmement, le ministre compte-t-il ne pas s'opposer à ce que le président du conseil général des Alpes-de-Haute-Provence prenne des mesures similaires sur le col de Larche, c'est-à-dire sur une route départementale, afin d'éviter tout report sur cet itinéraire tout aussi inadapté que le col de Montgenèvre ?

Quatrièmement, enfin, au moment où l'approbation du protocole transport de la convention alpine du 7 novembre 1991 semble à l'ordre du jour, le ministre compte-t-il prendre des mesures pour réguler le trafic, en croissance exponentielle, et pour le transférer sur des modes plus respectueux de l'environnement, entre l'Espagne et le bassin méditerranéen, d'une part, et entre l'Italie du Nord et les pays d'Europe centrale et orientale, d'autre part ? Autrement dit, compte-t-il mettre en oeuvre les décisions du sommet franco-italien de

Périgueux de novembre 2001 relatives à l'étude d'un percement ferroviaire sous le col du Montgenèvre ?

M. Michel Bouvard. Bravo !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, le Gouvernement souhaite mener une politique des transports et des infrastructures qui, d'une part, repose sur un équilibre des flux de transport entre la route et les autres modes et qui, d'autre part, réponde dans les meilleures conditions économiques, sociales et environnementales aux besoins de déplacements des personnes et des marchandises.

Dans le cas spécifique des zones sensibles et plus particulièrement des zones de montagne - Alpes ou Pyrénées -, il y a lieu d'accorder un intérêt particulier aux mesures d'exploitation, de réhabilitation et d'investissement permettant de favoriser les reports de la route vers le fer, en tenant compte de l'évolution du contexte européen en termes de croissance économique et de l'évolution des réseaux de transport.

S'agissant de la RN 94 et du franchissement du col du Montgenèvre, le rapport de l'ingénieur général Peigne a confirmé que cet itinéraire n'était pas adapté au trafic des poids lourds...

M. Michel Bouvard. Il n'y avait pas besoin d'un rapport pour cela !

M. le secrétaire d'Etat au tourisme. ... et qu'il y avait lieu de prévoir une restriction de leur circulation, accompagnée de dérogations liée à l'économie locale. Comme Gilles de Robien a pu vous le confirmer, l'objectif tendant à orienter les poids lourds de plus de vingt-six tonnes en transit par la RN 94 vers d'autres itinéraires reste une volonté forte du Gouvernement. Cependant, il a souhaité que, face à cette perspective, l'Italie dispose d'un temps de préparation suffisant : celui-ci est mis à profit, d'une part, pour examiner l'impact sur la RN 94 de la suppression de l'alternat au tunnel du Mont-Blanc et, d'autre part, pour « caler » le dispositif des dérogations applicables tant du côté français que du côté italien.

Comme cela a pu être constaté lors de la réalisation des travaux effectués sur la route d'accès au col, la mise en place de cette restriction pourrait entraîner un report de trafic des poids lourds sur le col de Larche, dont la route d'accès présente aussi des caractéristiques réduites. Ainsi que vous l'avez indiqué, les dispositions éventuelles à mettre en oeuvre sur le col de Larche relèvent de la compétence du président du conseil général des Alpes-de-Haute-Provence, après avis du préfet, car cet itinéraire emprunte une route départementale classée à grande circulation. Gilles de Robien ne voit aucun inconvénient à une mise en oeuvre de mesures analogues à celles qui seront prises pour le col du Montgenèvre.

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais aimé obtenir des réponses un peu plus précises sur les suites du sommet franco-italien de Périgueux de novembre 2001, lequel concernait tant la liaison Lyon-Turin - qui intéresse aussi M. Michel Bouvard, ici présent - que l'étude du percement d'un tunnel ferroviaire sous le col du Montgenèvre. Il s'agit là d'un enjeu important pour l'ensemble du massif alpin.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 306

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 mai 2003, page 3388

Réponse publiée le : 7 mai 2003, page 3405

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 5 mai 2003