



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique d'aménagement du territoire

Question orale n° 479

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la situation du département des Hautes-Alpes (05). Le récent rapport de la délégation à l'aménagement du territoire a confirmé que ce département est le plus enclavé de France, le seul à cumuler tous les handicaps d'accessibilité : autoroutière, aérienne et ferroviaire, le seul classé en niveau IV d'inaccessibilité par la DATAR. Face à ce constat, il semble indispensable que le prochain CIADT du 18 décembre 2003 prenne des mesures significatives, d'une part, pour accélérer la réalisation du tronçon La Saulce - La Bâtie-Neuve de l'A 51 et les réalisations routières prévues au contrat de plan État/région susceptibles d'être achevées avant les jeux Olympiques d'hiver 2006 qui se tiendront à 15 km seulement de Briançon, d'autre part, sur le plan du désenclavement ferroviaire des Hautes-Alpes, et ce sous le double aspect, d'un côté, de la recherche de mesures d'exploitation permettant d'améliorer cette desserte d'ici aux jeux Olympiques 2006 de Turin et, de l'autre, du lancement de l'étude du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre sous son aspect voyageurs qui n'a jusqu'alors jamais été abordé, et ce conformément aux décisions du sommet franco-italien de Périgueux de novembre 2001 où la volonté de M. le Président de la République était clairement exprimée. Il lui demande donc, conformément aux attentes des habitants des Hautes-Alpes, de marquer clairement la volonté du Gouvernement de la France en lançant, lors du prochain CIADT, le processus de rééquilibrage du territoire dont les Hautes-Alpes, un département au dynamisme ligoté par la médiocrité de ses infrastructures, ont besoin.

Texte de la réponse

DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LES HAUTES-ALPES

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 479.

M. Joël Giraud. Ma question a trait à la place particulière que doit tenir le département des Hautes-Alpes lors du prochain comité interministériel d'aménagement du territoire, consacré aux infrastructures, qui aura lieu le 18 décembre.

En effet, le récent rapport de la délégation à l'aménagement du territoire a permis de démontrer ce que les habitants des Hautes-Alpes savent depuis longtemps : ce département est le plus enclavé de France, le seul à cumuler tous les handicaps d'accessibilité, qu'elle soit autoroutière, aérienne ou ferroviaire. Il est aussi le seul classé en niveau IV d'inaccessibilité par la DATAR.

Face à ce constat, M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire a demandé à M. Nicolas Jacquet, délégué à l'aménagement du territoire, de recevoir l'ensemble des parlementaires hauts-alpins. A cette occasion, nous nous sommes félicités du choix du tracé de l'autoroute A 51 entre Grenoble et Sisteron, tout en soulignant la nécessité d'accélérer, tant du point de vue juridique que matériel, la réalisation du tronçon La Saulce-La Bâtie-Neuve, qui a sa logique propre et

dont la solvabilisation est assurée : il donnera accès à l'Italie, à l'Embrunais et au Briançonnais, c'est-à-dire aux secteurs à plus haute valeur ajoutée touristique du massif sud-alpin.

De même, il nous est apparu opportun d'insister sur la nécessité de ne pas retarder les projets routiers prévus au contrat de plan Etat-région, et notamment ceux qui concernent la desserte de l'Italie. Ils peuvent être achevés avant les jeux Olympiques d'hiver de 2006 qui se tiendront à quinze kilomètres seulement de Briançon. En effet, la ville de Briançon sera plus proche des sites olympiques des Jeux d'hiver que ne l'était, en son temps, Albertville, des stations accueillant les épreuves reines des Jeux. L'ensemble de la région fournira des sites d'entraînement, mais aussi des bases de repli en cas de problème d'enneigement. Autant dire que 2006 marquera les premiers jeux Olympiques transfrontaliers. Pourtant, et au contraire de ce qui s'était passé en Savoie, aucun plan d'envergure relatif aux infrastructures n'a été lancé, et certaines d'entre elles ont même fait l'objet d'un gel de crédits obérant leur mise en service pour cette échéance. C'est pourquoi il faut tout mettre en oeuvre pour que les chantiers majeurs que sont la traversée souterraine de Montgenèvre, à la frontière franco-italienne, l'aménagement des traversées de Briançon et de l'Argentière-la-Bessée, celui des ronds-points et carrefours prévus au contrat de plan sur les nationales N 94 Gap-Italie, N 85 Grenoble-Gap et N 91 Grenoble-Briançon, soient achevés en 2006. Dans le même temps, il faudrait aussi que la déviation de la ville d'Embrun et celle de la commune de La Roche-de-Rame soient largement avancées.

Cela étant, il nous semble avant tout indispensable que le prochain CIADT prenne des mesures significatives sur le plan du désenclavement ferroviaire des Hautes-Alpes.

En effet, 80 % de l'économie des Hautes-Alpes étant touristique, c'est cet enclavement qui lui porte le plus préjudice, d'autant que le mode quasi exclusif d'accès - des trains de nuit et onze heures de trajet de Paris à Briançon - est appelé à disparaître d'ici cinq à dix ans.

C'est pourquoi, au nom de l'ensemble des parlementaires des Hautes-Alpes qui ont écrit à M. le ministre de l'équipement en ce sens, je souhaite que le CIADT du 18 décembre aborde la desserte ferroviaire des Hautes-Alpes, avec une double perspective : d'une part, améliorer la desserte d'ici aux jeux Olympiques de Turin en 2006 ; d'autre part, lancer l'étude du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre du point de vue du trafic de voyageurs - qui n'a jusqu'alors jamais été envisagé -, conformément aux décisions du sommet franco-italien de Périgueux de novembre 2001 où la volonté de M. le Président de la République s'était clairement exprimée. Cet itinéraire permettrait également d'acheminer, en complément du Lyon-Turin, des marchandises, notamment entre le Port autonome de Marseille et Turin ou Milan. S'agissant du trafic de voyageurs, je rappellerai seulement que le potentiel en lits touristiques des Hautes-Alpes, allié à celui de la vallée de la Maurienne en Savoie et de la haute vallée de Suse au Piémont, site des jeux Olympiques de 2006, est très supérieur à celui de la vallée de la Tarentaise. Il garantit de ce fait la solvabilisation d'une infrastructure appelée à être empruntée à la fois par des TGV en provenance de Paris et du nord de l'Europe, par des trains classiques en provenance du *hub* ferroviaire de Lyon, mais aussi par des trains pendulaires partant de Milan et Turin, capitales régionales à dimension européenne les plus proches des Hautes-Alpes.

Aussi, comptons-nous sur le ministre des transports et sur vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, pour que le CIADT du 18 décembre marque clairement la volonté du gouvernement de la France de lancer le processus de rééquilibrage du territoire en faveur des Hautes-Alpes, un département au dynamisme entravé par la médiocrité de ses infrastructures.

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

M. Léon Bertrand, *secrétaire d'Etat au tourisme*. Monsieur le député, dans le souci d'un développement

équilibré des territoires et pour combler le déficit d'accessibilité de votre département, Gilles de Robien a décidé, en accord avec le Premier ministre, de relancer le projet d'autoroute A 51 selon le tracé déjà étudié par l'est de Gap. La commission nationale du début public va donc être saisie d'ici à la fin de l'année 2003.

Quant au volet routier du contrat de plan, je vous confirme que, malgré la contrainte budgétaire qui conduit à concentrer les crédits disponibles sur les travaux et à limiter les opérations nouvelles, 1,4 million d'euros viendront à la fin de l'année compléter une première dotation de 0,6 million d'euros effectuée en juin, pour entreprendre les travaux de la déviation de Montgenèvre. Cet effort sera poursuivi en 2004 en visant une mise en service pour les jeux Olympiques d'hiver de Turin.

Le projet de tunnel sous le Montgenèvre a d'ores et déjà été examiné dans le cadre franco-italien par la commission intergouvernementale des Alpes du Sud. Il ressort qu'un dossier de cette importance nécessite d'être globalement mis en perspective, notamment sur le plan du trafic tant de voyageurs que de marchandises, avec les études qui sont menées en parallèle sur le projet Lyon-Turin. Sans participer au désenclavement des Hautes-Alpes, ce projet constitue un élément déterminant pour les hypothèses d'évolution des flux de transport entre les deux pays. De nouvelles études ou la réactualisation des études existantes pourraient en conséquence être discutées dans un cadre franco-italien, en liaison avec les principales collectivités intéressées.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne suis pas très satisfait de votre réponse à propos du volet ferroviaire. Faut-il entendre que le CIADT du 18 décembre demandera des études complémentaires ou l'actualisation d'études existantes de façon à arrêter une décision claire, précise et définitive en ce qui concerne le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre ?

M. le secrétaire d'Etat au tourisme. Je transmettrai votre observation à Gilles de Robien.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 479

Rubrique : Aménagement du territoire

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er décembre 2003, page 9069

Réponse publiée le : 3 décembre 2003, page 11491

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 1er décembre 2003