



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

lignes

Question écrite n° 119291

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la situation du chemin de fer de la Mure en Isère. En effet, plusieurs éboulements importants ont eu lieu le long de cette ligne ferroviaire à la fin de l'année 2010 et ont conduit à sa fermeture. Tous les employés ont alors été licenciés pour raison économique. Les associations AEDTF (Association européenne pour le développement du transport ferroviaire) et ARDSL (Association rail Dauphiné-Savoie-Léman) souhaitent la réouverture de la ligne qui transportait 90 000 voyageurs par an, ce qui en faisait l'un des plus importants sites touristiques en Isère. De plus, le matériel et les différentes installations du site sont victimes de dégradations et de pillages. Pour assurer la protection de cette ligne les associations demandent qu'elle soit classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, à l'instar de certaines lignes ferroviaires semblables, telles que l'Albula et la Bernina en Suisse. En conséquence il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre pour assurer la protection du chemin de fer de la Mure.

Texte de la réponse

Le chemin de fer touristique de la Mure, très réputé en Isère, fait partie des plus beaux chemins de fer historiques de France par les magnifiques paysages qu'il traverse. Celui-ci est fermé depuis l'éboulement rocheux qui est survenu le 26 octobre 2010 sur la voie à l'aplomb du barrage EDF du Monteynard. Le trafic est totalement interrompu depuis cette date. Un deuxième éboulement a eu lieu en mars 2011. Il appartient au conseil général de l'Isère de sécuriser les installations et le matériel. Le matériel roulant laissé un temps à l'air libre, est maintenant garé dans un tunnel clos par des portes afin qu'il ne subisse plus de dégradations. Mais la caténaire et la voie restent exposées aux actes de vandalisme. Les risques d'un effondrement supplémentaire, évalués à la demande du conseil général de l'Isère, sont estimés jusqu'à 30 000 mètres carrés par les géologues. La reprise de l'exploitation a donc été jugée trop dangereuse. Un nouvel éboulement majeur pourrait en outre impacter le barrage situé en contrebas. La réparation de la section de ligne touchée par l'effondrement rocheux serait un chantier de grande ampleur qui ne peut s'envisager sans concertation avec le gestionnaire du barrage de Monteynard et nécessiterait la mobilisation de moyens financiers très importants (notamment si le percement d'un nouveau tunnel sous la falaise devait être indispensable pour garantir la sécurité). Le conseil général de l'Isère tente de relancer une activité au moins sur la partie haute de la ligne encore exploitable jusqu'aux « grands balcons » sur le Drac, donc en amont du barrage. Pour cela, après une première tentative infructueuse début 2011, il a lancé en octobre 2011 un nouvel appel à projet pour lequel plusieurs sociétés se sont portées candidates. Le conseil général de l'Isère n'a pas encore publié le résultat de cette consultation. Pour ce qui concerne l'éventuelle présentation d'un dossier en vue d'un classement au patrimoine mondial de l'organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), la demande devrait être portée par le conseil général de l'Isère, en liaison avec le préfet de la région Rhône-Alpes et le ministère de la culture et de la communication.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 119291

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 4 octobre 2011, page 10466

Réponse publiée le : 17 janvier 2012, page 704