



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports ferroviaires

Question orale n° 308

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur l'état des infrastructures ferroviaires d'accès aux Alpes du sud. Les infrastructures ferroviaires permettant l'accès aux Alpes du sud sont, au moment même où nous arrivons en phase opérationnelle du Grenelle de l'environnement, un sujet de préoccupation et même d'inquiétude majeure. La ligne Grenoble-Gap se confinera dans un rôle de desserte locale et les travaux d'infrastructures significatifs concerneront l'agglomération de Grenoble. La ligne Valence-Briançon n'est pas inscrite au contrat de projets État-région Rhône Alpes et l'ouverture future de la gare Montélimar-Allan va vider la desserte de la gare de Valence-ville de tout sens. La ligne Aix-Gap-Briançon nécessite des travaux d'urgence, en anticipation du contrat de plan État-région PACA, pour être opérationnelle à la réouverture, en décembre 2009, de la ligne Marseille-Aix. Il lui demande s'il est prêt à accélérer le calendrier de ces travaux et donc des crédits sur cette opération. Plus largement, la connexion des Alpes du sud au réseau TGV ne pourra dans les 10 ans qui viennent plus être réalisée que par l'Italie. Il voudrait savoir si, dans le projet de loi sur le Grenelle de l'environnement I, le Gouvernement compte inscrire le tunnel ferroviaire de Montgenèvre comme ouvrage complémentaire au Lyon-Turin pour marquer sa volonté de ne pas abandonner ces territoires.

Texte de la réponse

TRANSPORTS FERROVIAIRES DANS LES ALPES DU SUD

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 308, relative aux transports ferroviaires dans les Alpes du Sud.

M. Joël Giraud. Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, j'ai souvent eu l'occasion d'interpeller le Gouvernement sur le problème, jamais résolu, de l'accessibilité au département le plus enclavé de France, les Hautes-Alpes.

En janvier dernier, dans cet hémicycle, M. Dominique Bussereau m'avait assuré d'une visite rapide dans mon département ; elle n'a jamais eu lieu. Aujourd'hui, la question de l'accessibilité ferroviaire se pose plus que jamais, un paradoxe au moment où le Grenelle de l'environnement aborde sa phase opérationnelle.

Vers le Sud, les travaux de modernisation de la ligne Marseille-Aix seront achevés en 2009. Pour autant, les désordres constatés sur la ligne des Alpes ne seront pas résolus si les crédits prévus au contrat de projets entre l'État et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne sont pas engagés massivement en 2008 et 2009, afin que la réouverture de cette ligne se traduise par une amélioration des déplacements ferroviaires vers les Alpes de Haute-Provence, Gap et Briançon. Ces crédits seront-ils engagés ? Voilà ma première question.

Vers Lyon, Paris et l'Europe du Nord, les perspectives sont sombres. La ligne Grenoble-Gap se confine dans un rôle de desserte locale de l'agglomération de Grenoble. La ligne Valence-Briançon n'est pas inscrite au contrat de projets État-région Rhône-Alpes, ce qui met en cause la pérennité même de cet axe soumis à d'importants désordres géologiques. De plus, l'ouverture future de la gare TGV de Montélimar-Allan va priver Valence-ville de toute desserte TGV, et les Alpes du Sud de tout point de correspondance pour amener des capacités importantes dans une région qui vit à 80 % du tourisme. La connexion au réseau TGV des Alpes du Sud ne

pourra donc plus se faire que par l'Italie.

Le raccordement à la ligne classique du Mont-Cenis, en attendant le Lyon-Turin, est une question de survie pour les Alpes du Sud, victimes à la fois d'une overdose de poids lourds au col du Montgenèvre - qu'aucun arrêté n'est parvenu à enrayer - et d'un enclavement qui les éloigne chaque jour un peu plus des villes de France et d'Europe.

C'est pourquoi je vous demande, au nom de tous les élus alpins - du nord, du sud et toutes tendances politiques confondues -, conformément aux conclusions du sommet franco-italien de Périgueux, à l'étude de trafic réalisée par la direction régionale de l'équipement de la région PACA - démontrant un potentiel de 1 500 000 voyageurs par an -, au schéma interrégional du massif des Alpes qui vient d'être signé entre l'État et les deux régions Rhône-Alpes et PACA, d'inscrire le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre comme ouvrage complémentaire au Lyon-Turin dans le projet de loi relatif au Grenelle de l'environnement.

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Monsieur le député Joël Giraud, vous interrogez le ministère sur l'état des infrastructures ferroviaires d'accès aux Alpes du Sud.

Je peux vous confirmer que l'État a inscrit des engagements importants dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 de la région PACA, pour l'ensemble de la ligne de Marseille à Briançon. Pour la poursuite de la modernisation de la ligne Marseille-Aix, la participation de l'État s'élève à 23 millions d'euros, et elle sera mise en place en totalité fin 2008. Pour la modernisation de la ligne des Alpes d'Aix à Briançon, l'État est engagé à hauteur de 30 millions d'euros, dont 2,6 millions d'euros ont déjà été mis en place en fin d'année dernière et un peu plus de 4 millions d'euros sont programmés en 2008.

Compte tenu de l'importance du volet ferroviaire en région PACA, les services régionaux de l'État et Réseau Ferré de France - RFF - se sont efforcés d'établir un échéancier prévisionnel des opérations sur l'ensemble de la période couverte par le contrat de projets État-région. Plusieurs opérations inscrites au contrat de projets de votre région peuvent être engagées simultanément, en tenant compte des différents calendriers de réalisation et des contraintes budgétaires de l'ensemble des financeurs. Comme vous pouvez le constater, ce sont des efforts véritablement importants qui ont déjà été consentis ; ils se poursuivront en 2008, et dans les années à venir.

S'agissant de la connexion des Alpes du Sud au réseau TGV, le projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, adressé le 30 avril dernier au Conseil économique et social, définit les objectifs de développement et propose un premier programme de 2000 kilomètres de lignes nouvelles à lancer d'ici à 2020. Par ailleurs, le texte confirme la définition d'un programme de 2 500 kilomètres complémentaires, dans une perspective de long terme. Enfin, il prévoit l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transports, et précise que le programme de réalisation des lignes à grande vitesse fera l'objet d'une concertation approfondie avant la fin de l'année 2008. Les collectivités des Alpes du Sud sont invitées à exprimer leurs souhaits et leurs préoccupations, et à souligner les synergies possibles - comme vous l'avez fait - avec les infrastructures existantes ou projetées.

D'ores et déjà, je peux vous parler des études réalisées par la direction régionale de l'équipement sur le prolongement de la ligne des Alpes au-delà de Briançon par un tunnel ferroviaire de raccordement au réseau italien sous le Montgenèvre. Ces études ont démontré la prédominance des usages locaux d'un tel équipement d'une part, et le fait qu'il concernerait un marché de trafic de marchandises limité à environ deux millions de tonnes par an, d'autre part. Ces données ne valent qu'une fois le Lyon-Turin réalisé.

Le contrat de projets État-région PACA pour la période 2007-2013 prévoit un financement de 20 millions d'euros pour réaliser des études complémentaires sur le projet de tunnel sous le Montgenèvre ; ces études apparaissent nécessaires pour éclairer les décisions à venir.

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

M. Joël Giraud. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse, mais je tiens à insister sur la nécessaire complémentarité des équipements. Si demain la liaison Lyon-Turin est réalisée, sans que l'on puisse desservir et franchir les Alpes du Sud autrement que par la route, notre région servira de déviation routière à la fois au tunnel du Fréjus - ce qui est déjà le cas -, mais aussi au tunnel ferroviaire Lyon-Turin. Ce serait un drame absolu ! J'insiste beaucoup, madame la secrétaire d'État, pour que ces 20 millions d'euros destinés à financer les études en vue de la formalisation du débat public puissent être vraiment engagés très rapidement. À ce jour, nous n'avons pas reçu les crédits de paiement relatifs à ces études qui - j'insiste - doivent être réalisées très vite.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 308

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 juin 2008, page 4541

Réponse publiée le : 4 juin 2008, page 2808

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 3 juin 2008