



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

lignes et matériel roulant

Question orale n° 380

Texte de la question

M. Paul Giacobbi attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les difficultés que présente la mise en service des nouvelles motrices sur le réseau ferré insulaire. Il lui rappelle que les organes de presse locaux et une grande partie des personnels du chemin de fer de la Corse s'étaient inquiétés des problèmes liés au franchissement des « gauches » par les nouveaux autorails. Il ressort à présent que tout risque réel serait écarté par une réduction sensible de la vitesse. En tout état de cause, il apparaît cependant que le niveau de sécurité initialement souhaité n'est pas atteint et que les temps de parcours n'ont pas été substantiellement réduits. Pour être clair, le maître d'ouvrage, c'est à dire la collectivité territoriale de Corse, a choisi des autorails qui exigent, pour aller à pleine vitesse, des voies ferrées dont le profil en long soit beaucoup plus rectiligne que celui de notre réseau insulaire, même après sa rénovation complète. Dans une telle situation, il n'existe que quatre solutions: refaire l'ensemble des travaux sur la voie pour améliorer sa rectitude et réduire ce que l'on appelle les « gauches » ; changer les trains pour les rendre plus aptes à franchir les « gauches » telles qu'elles sont ; ralentir considérablement la vitesse des trains et se priver des performances des motrices que l'on a choisies ; faire semblant ou mentir en s'en remettant à des essais techniques biaisés pour faire l'impasse sur la sécurité. Il ressort des discours successifs du maître d'ouvrage que les deux dernières solutions ont été envisagées et qu'en définitive on réduira considérablement la vitesse des trains, mais pas assez pour assurer une complète sécurité. L'État, lorsque les travaux seront achevés, aura dépensé au total, au titre du contrat de plan et du programme exceptionnel d'investissement, 93 millions de subventions. Certes, on aura une voie ferrée rénovée, et des trains plus confortables, mais on aura totalement manqué l'objectif principal que l'on s'était fixé d'un substantiel raccourcissement des temps de parcours ce qui était essentiel pour le passager, l'aménagement du territoire et même l'équilibre économique à long terme de l'exploitation. Quel gâchis ! Quelle gabegie ! Face ce constat, qu'il propose d'étayer par toute pièce technique et qui d'ailleurs a été livré à la presse avec une inconscience émouvante par le maître d'ouvrage lui-même, il lui demande s'il a l'intention de diligenter une enquête, au moins administrative dans un premier temps, ou s'il attend que la presse, ou des citoyens et des élus responsables dénoncent ce scandale dont il faudra bien que se saisissent alors, d'une manière ou d'une autre, les juridictions financières ou répressives.

Texte de la réponse

PROBLÈMES TECHNIQUES

DES NOUVEAUX AUTORAILS CORSES

M. le président. La parole est à M. Paul Giacobbi, pour exposer sa question, n° 380, relative aux problèmes techniques des nouveaux autorails corses.

M. Paul Giacobbi. Par différents courriers, j'ai appelé l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les difficultés que présentait la mise en service des nouvelles motrices sur le réseau ferré insulaire. Je rappelle que les organes de presse locaux et une grande partie des personnels de Chemin de Fer de la Corse s'étaient inquiétés des problèmes liés au franchissement des " gauches " par les nouveaux autorails. Contrairement à ce que pourrait laisser penser cette expression, il ne s'agit pas d'un sujet politique (*Sourires*),

mais d'un terme technique désignant la différence entre le tracé théoriquement rectiligne des voies et le profil en long du tracé réel.

Il ressort à présent que tout risque réel serait écarté par une réduction sensible de la vitesse. Pour être clair, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la collectivité territoriale de Corse, a choisi des autorails - au demeurant excellents - qui exigent, pour aller à pleine vitesse, des voies ferrées dont le profil en long soit beaucoup plus rectiligne que celui de notre réseau insulaire, même après sa rénovation complète.

Dans une telle situation, il n'existe que quatre solutions : premièrement, refaire l'ensemble des travaux sur la voie pour améliorer sa rectitude et réduire ce que l'on appelle les " gauches " ; deuxièmement, changer les trains pour les rendre plus aptes à franchir les " gauches " telles qu'elles sont - ce qui, dans un cas comme dans l'autre, coûterait extraordinairement cher ; troisièmement, ralentir considérablement la vitesse des trains, et se priver ainsi des performances des motrices que l'on a choisies ; enfin, on peut aussi faire semblant et mentir en s'en remettant à des essais techniques biaisés pour faire l'impasse sur la sécurité, ce qui n'est évidemment pas souhaitable.

Il ressort des discours successifs du maître d'ouvrage que les deux dernières solutions ont été envisagées et qu'en définitive, on réduira considérablement la vitesse des trains, pas assez, cependant, pour assurer une complète sécurité. Lorsque les travaux seront achevés, l'État aura dépensé au total, au titre du contrat de plan et du programme exceptionnel d'investissement, 93 millions d'euros de subventions, ce qui représente une somme considérable dont on peut penser qu'elle aurait pu être utilisée pour réaliser d'autres investissements en Corse ou ailleurs. Certes, on pourra bénéficier d'une voie ferrée rénovée et de trains plus modernes et plus confortables, mais on aura totalement manqué l'objectif principal que l'on s'était fixé, celui d'un substantiel raccourcissement des temps de parcours, essentiel pour le passager, l'aménagement du territoire et même l'équilibre économique à long terme de l'exploitation.

Face ce constat, que l'on peut étayer par des pièces techniques et qui a d'ailleurs été livré à la presse par le maître d'ouvrage lui-même, que compte faire l'État ? Compte tenu de l'engagement financier de l'État - près de 100 millions d'euros -, envisagez-vous une assistance au maître d'ouvrage, doublée d'une enquête administrative qui pourrait être confiée à des experts de votre département, afin de comprendre ce qui s'est passé et, surtout, d'essayer de déterminer quelle solution il convient d'adopter ? Il est vraiment dommage d'avoir dépensé autant d'argent dans une intention au départ tout à fait justifiée, mais qui ne se traduira finalement pas par une diminution du temps de parcours, ce qui constituait l'objectif essentiel de la démarche entreprise.

M. le président. La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale*. Comme vous l'avez indiqué, monsieur le député, grâce notamment à l'appui financier de l'État pour le programme exceptionnel d'investissements, la collectivité territoriale de Corse, propriétaire du réseau, a engagé une rénovation en profondeur des chemins de fer en Corse, laquelle s'inscrit dans le cadre global du développement du transport ferroviaire.

Ce projet rencontre des difficultés techniques. C'est pourquoi vous vous interrogez sur la pertinence de certains choix, avec tout l'humour que l'on vous connaît. Vous comprendrez toutefois qu'il ne m'appartient pas de mettre en cause les choix techniques faits par la collectivité territoriale de Corse.

Je tiens néanmoins à préciser qu'il est rare que des projets aussi importants ne connaissent pas quelques difficultés de mise au point, quel que soit le territoire où ils sont mis en oeuvre. Selon les informations qui m'ont été données, les difficultés constatées de franchissement des " gauches " de voie, soulevées fin 2007, sont en train d'être résolues. Il n'y aura pas d'impact sur la vitesse de circulation des trains dès lors que ces difficultés techniques auront été corrigées.

En tout état de cause, je tiens à vous préciser que les services de l'État chargés du contrôle de la sécurité des transports guidés veillent avec la plus extrême attention à ce que l'autorisation de mise en exploitation commerciale ne soit donnée qu'après la réalisation de tous les essais indispensables, notamment ceux relatifs à la sécurité.

M. le président. La parole est à M. Paul Giacobbi.

M. Paul Giacobbi. Comme on le voit, monsieur le secrétaire d'État, le franchissement des " gauches " est un sujet qui requiert une grande expertise, ce qui, heureusement, ne fait pas défaut au Gouvernement (*Sourires.*) Je ne demande qu'à vous croire quand vous nous assurez qu'il n'y aura pas de réduction de la vitesse des trains, même si ce n'est pas ce que j'ai pu lire dans la presse à ce sujet, de l'aveu même du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, compte tenu du montant considérable des sommes engagées, j'espère que l'expertise des services de l'État pourra être mise en oeuvre afin de tenter de remédier à la situation très complexe qui résulte de la non-concordance des normes techniques adoptées pour la construction des voies d'une part, pour celle des motrices d'autre part. Quoi qu'il en soit, je remercie le Gouvernement pour sa réponse.

Données clés

Auteur : [M. Paul Giacobbi](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 380

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 octobre 2008, page 8466

Réponse publiée le : 8 octobre 2008, page 5329

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 7 octobre 2008