



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

fonctionnement

Question orale n° 487

Texte de la question

Mme Béatrice Santais appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les difficultés quotidiennes rencontrées par les habitants des vallées de la Maurienne et de Suse (Italie) pour se déplacer de manière satisfaisante de part et d'autre de la frontière. Depuis les accords internationaux de 1951 organisant les gares internationales de Modane et Vintimille, la gare de Modane, gérée par l'administration italienne, est officiellement le terminus des trains régionaux en provenance de Turin et Milan ; cette organisation permet aux nombreux cheminots italiens travaillant en France, aux habitants des vallées et aux touristes de circuler en train de part et d'autre de la frontière, *via* le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis. Or, depuis le début des travaux de mise au gabarit GB1 de ce tunnel en 2003, il a fallu libérer de larges créneaux horaires sans circulation de trains pour effectuer ces travaux ; les trains régionaux italiens ne parviennent ainsi plus à leur gare terminus (Modane), mais s'arrêtent à Bardonecchia (à 13 km de Modane), de l'autre côté du tunnel ferroviaire, et sont remplacés par des navettes routières de petite capacité. Les travaux sont terminés depuis 2011 ; pourtant, la circulation ferroviaire n'a pas repris comme prévu. Le maintien des navettes routières de petite capacité entraîne de nombreux désagréments : d'une part, il n'y a pas de places pour toutes les personnes souhaitant traverser la frontière (ce qui a déjà donné lieu à des altercations entre usagers, nécessitant même l'intervention des forces de l'ordre) ; d'autre part, les trains français et italiens ne sont plus cadencés correctement et les relations transfrontalières sont soumises à une rupture de charge. Cette situation est préjudiciable à la qualité du service rendu, et à l'efficacité du transport par rail. Malgré de nombreuses interventions des élus locaux français et italiens, il semble impossible de trouver l'interlocuteur transalpin compétent. Elle souhaite savoir dans quelle mesure le Gouvernement pourrait se faire l'interprète des élus de Savoie sur ce dossier pour permettre au territoire transfrontalier de bénéficier à nouveau d'un service ferroviaire efficace.

Texte de la réponse

DESSERTE FERROVIAIRE ENTRE LA VALLÉE DE LA MAURIENNE ET LA VALLÉE DE SUSE

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Santais, pour exposer sa question, n° 487, relative à la desserte ferroviaire entre la vallée de la Maurienne et la vallée de Suse.

Mme Béatrice Santais. Ma question s'adressait à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche que je souhaitais solliciter au sujet de la liaison ferroviaire entre la France et l'Italie, plus particulièrement au sujet du transport transfrontalier de voyageurs par le tunnel du Mont-Cenis.

Je me fais aujourd'hui l'interprète des élus et des populations des territoires situés à la frontière franco-italienne, notamment autour de la ville de Modane, en Savoie.

Les habitants de la vallée de la Maurienne et du Val de Suse sont confrontés à des difficultés quotidiennes pour se déplacer de manière satisfaisante de part et d'autre de la frontière.

Les accords internationaux de 1951, qui déterminaient l'organisation des gares internationales de Modane et de Vintimille, ont confié la gestion de la gare française de Modane à l'administration italienne. Modane est donc officiellement le terminus des trains régionaux italiens en provenance de Turin et Milan.

Ce mode de gestion original permettait aux nombreux cheminots italiens travaillant en France, ainsi qu'aux habitants des vallées alpines et aux nombreux touristes, de circuler très facilement en train, de part et d'autre de la frontière, *via* le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis. Or, en 2003, la liaison entre les villes frontière de Modane et Bardonnèche a été modifiée pour permettre la réalisation d'importants travaux de mise au gabarit GB1 de ce tunnel. Ceux-ci ont été achevés en 2011.

Pour effectuer ces travaux, il était apparu nécessaire de libérer de larges créneaux horaires sans circulation de trains. En conséquence, il a été décidé de ne plus acheminer les trains régionaux italiens jusqu'à leur gare terminus, à savoir Modane, mais de les stationner à Bardonnèche, à treize kilomètres de Modane, de l'autre côté du tunnel ferroviaire, et de les remplacer par des navettes routières de petite capacité, qui empruntent elles aussi un tunnel, routier cette fois, celui du Fréjus.

Pendant près de neuf ans, les usagers du transport par rail se sont accommodés de ce changement, puisqu'il n'était pas question de remettre en cause les efforts de modernisation du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis.

Mais depuis la fin des travaux en 2011, les usagers continuent d'en subir les inconvénients. En effet, la circulation ferroviaire entre Modane et Bardonnèche n'a pas repris comme prévu et l'utilisation des navettes routières, qui ne devait être que provisoire, a été systématisée.

Cela pose de réelles difficultés quotidiennes. Tout d'abord, il n'y a pas de places en nombre suffisant dans la navette, notamment quand il y a des bagages. De plus, les trains français et italiens ne peuvent plus être cadencés correctement, ce qui engendre des retards, des attentes, des allongements de temps de trajet. Tout cela se double d'une rupture de charge.

Cette organisation apparaît aujourd'hui désuète, à l'aune des démarches d'encouragement et de développement des échanges européens de voyageurs par la voie ferroviaire.

Malgré les nombreuses interventions des élus locaux, tant français qu'italiens, depuis de nombreuses années, il semble impossible de trouver l'interlocuteur transalpin compétent. Depuis la naissance de l'Europe politique, jamais la liaison ferroviaire entre la France et l'Italie n'a été aussi difficile.

Dans quelle mesure le Gouvernement pourrait-il relayer les efforts des élus savoyards pour faire avancer ce dossier et permettre au territoire transfrontalier des vallées de Maurienne et de Suse de bénéficier à nouveau d'un service ferroviaire efficace et de qualité ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

M. Alain Vidalies, *ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.* Madame la députée, veuillez excuser l'absence de Frédéric Cuvillier.

L'offre de service de transport ferroviaire régional de passagers empruntant le tunnel du Mont-Cenis est, pour des raisons historiques, assurée par les partenaires italiens, à savoir la région du Piémont et Trenitalia.

En effet, la ligne frontière étant franchie dans le tunnel, le poste frontière ferroviaire est situé côté français et la reprise de ces circulations à l'issue des travaux du tunnel relève donc de leur seule décision.

Côté français, la région joue le rôle d'autorité organisatrice des transports régionaux. Afin d'assurer la continuité des transports dans les zones périphériques de son territoire, le code des transports l'autorise à passer des conventions avec les autorités organisatrices limitrophes françaises ou une région d'un État voisin. La réponse

aux préoccupations exprimées pourrait donc résider dans la définition d'une offre coordonnée voire conjointe entre la région Rhône-Alpes et les autorités italiennes en charge du transport ferroviaire régional dans le Piémont. L'État, qui n'a pas compétence pour prendre part à l'organisation des transports publics locaux, contribuera pour sa part à faciliter et à améliorer les conditions de fourniture de services ferroviaires sur la ligne.

Il a en effet été décidé de rénover le cadre institutionnel établi par la convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille et de vérifier à cette occasion qu'aucun obstacle de nature réglementaire ne subsiste en la matière. Rappelons toutefois que le champ d'application de la convention rénovée comprendra essentiellement l'exploitation et la gestion de l'infrastructure et marginalement l'offre de service. Lors des prochaines rencontres ministérielles bilatérales avec nos partenaires italiens, les autorités françaises ne manqueront pas de souligner toute l'importance qu'elles attachent au bon aboutissement de l'enjeu ferroviaire.

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Santais.

Mme Béatrice Santais. Je vous remercie, monsieur le ministre, de prendre l'engagement de discuter entre États. J'ai aussi bien compris le message à transmettre aux autorités régionales en vue de favoriser le transport ferroviaire régional, qui doit être une priorité dans notre pays mais aussi entre pays.

Données clés

Auteur : [Mme Béatrice Santais](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 487

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 janvier 2014](#), page 544

Réponse publiée au JO le : [31 janvier 2014](#), page 1186

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [21 janvier 2014](#)