

14ème législature

Question N° : 62257	De M. François-Michel Lambert (Écologiste - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports	Tête d'analyse >politique des transports	Analyse > infrastructures. sud-est.
Question publiée au JO le : 29/07/2014 Réponse publiée au JO le : 05/01/2016 page : 204 Date de changement d'attribution : 27/08/2014		

Texte de la question

M. François-Michel Lambert interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'opportunité d'un débat public sur les traversées alpines. En 2006, le Gouvernement avait lancé un débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (dénommé VRAL). Ce débat a permis d'aborder l'ensemble des enjeux en termes de transports et d'infrastructures entre Lyon et la côte méditerranéenne de Cerbère à Marseille. De ce débat il a été maintes fois mentionné l'absence de prise en compte des enjeux dans le sud-est de la France, et notamment la côte provençale et côte d'Azur (propos notamment de Michel Vauzelle, Président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur). Un débat public, d'une durée de 4 à 6 mois, abordant l'ensemble des traversées alpines, et enjeux d'échanges, depuis le lac Léman, jusqu'à la Méditerranée, permettrait de hiérarchiser les enjeux et priorités en vue de la programmation d'infrastructures à venir dans le sud-est de la France (Tunnel Lyon-Turin, ligne nouvelle entre Nice et Vintimille, Autoroutes de la Mer entre Espagne-France-Italie, tunnel du Montgenèvre, etc.). Il lui demande son avis sur la nécessité de compléter le débat public VRAL de 2006, par un débat public « Traversées Alpines ».

Texte de la réponse

Les enjeux associés aux traversées alpines, depuis le lac Léman jusqu'à la Méditerranée, ont été identifiés de longue date par les autorités françaises, qui ont fait du report modal dans la traversée des Alpes un objectif prioritaire de la politique des transports. Dans ce contexte, le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin s'est rapidement imposé, en France comme en Italie, comme le moyen privilégié d'atteindre cet objectif de reporter une part significative du trafic de marchandises de la route vers le fer. L'avancement de ce projet transfrontalier s'inscrit dès l'origine dans une démarche de concertation approfondie avec le public, les élus et les territoires concernés. Ainsi, un débat préalable sur la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin a été organisé dès 1993, qui a permis de fixer les grandes orientations et les principaux enjeux du projet. Dès lors, ces démarches de concertation se sont poursuivies tout au long des études de définition du projet, notamment dans le cadre de la procédure ayant conduit à la déclaration d'utilité publique de la section transfrontalière, le 20 décembre 2013, et à celle de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien, le 25 août 2013. Le débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (VRAL) organisé en 2006, qui a porté sur la politique des transports sur un grand axe européen, dans le contexte d'un projet de doublement des autoroutes A7 et A9, est encore venu réaffirmer la liaison ferroviaire Lyon-Turin comme étant la seule alternative crédible aux franchissements routiers alpins. Au-delà, la priorité donnée par la France et l'Italie à la réalisation de cette ligne nouvelle a été confirmée, au niveau européen, par le règlement UE no 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013

sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Celui-ci a en effet souligné l'importance stratégique du réseau central qui comprend, au sein du corridor Méditerranée, l'axe principal de franchissement des Alpes s'appuyant sur le projet ferroviaire de ligne nouvelle Lyon-Turin. Première étape dans la réalisation de la liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin, la section transfrontalière a récemment bénéficié de plusieurs avancées décisives. Il s'agit, pour commencer, de la signature, à l'occasion du sommet franco-italien du 24 février 2015, d'un nouvel accord engageant les gouvernements français et italien à réaliser les travaux définitifs de l'ouvrage. Il s'agit ensuite de la mise en place, le 23 février dernier, à l'occasion de sa première assemblée générale, du nouveau promoteur public, Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas, chargé de la réalisation de ces travaux et contrôlé à parité par les deux États, avec une gouvernance renouvelée. Il s'agit, enfin, de la décision de la Commission européenne de subventionner à hauteur de 814 millions d'euros les études et travaux sur la période 2014-2019, soit au taux de cofinancement maximal possible. Concernant les infrastructures nouvelles, des études sont actuellement menées par la Région PACA, en partenariat avec les acteurs locaux, sur le projet de nouvelle percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Ces études doivent permettre d'éclairer l'ensemble des parties prenantes sur l'opportunité et la faisabilité d'une telle opération dont la réalisation ne pourrait, en tout état de cause, que relever d'un horizon à plus long terme. Les priorités de la politique d'infrastructures sont donc bien définies s'agissant des projets de développement des réseaux. Elles le sont également s'agissant de l'effort de conservation et de modernisation des infrastructures, que la Commission « Mobilité 21 » a recommandé d'intensifier, afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers et de permettre à tous les territoires de bénéficier de transports performants. Ainsi, le contrat de plan État-Région 2015-2020 prévoit un financement de l'État de l'ordre de 31 M€ pour la modernisation de la ligne des Alpes, en complément des 23,4 M€ déjà mobilisés par l'État dans le cadre du précédent contrat de projets 2007-2013. L'ensemble de ces éléments définit une politique claire et cohérente de l'État, élaborée dans le cadre d'une concertation approfondie avec l'ensemble des acteurs concernés et partagée avec nos partenaires italiens et européens, en faveur du développement du transport ferroviaire dans le massif alpin.