



14ème législature

Question N° : 448	De M. Joël Giraud (Radical, républicain, démocrate et progressiste - Hautes-Alpes)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > lignes	Analyse > modernisation. Alpes du sud.
Question publiée au JO le : 21/01/2014 Réponse publiée au JO le : 29/01/2014 page : 1029		

Texte de la question

M. Joël Giraud interroge 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 la desserte ferroviaire des Alpes du sud. En matière ferroviaire, le Gouvernement a confirmé que l'amélioration des services et des réseaux existants devait constituer la première priorité. Ainsi, il s'est engagé à poursuivre l'effort financier indispensable au renouvellement du réseau. En 2012, un audit de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) sur l'état du réseau ferré national a souligné que l'effort de régénération du réseau ferroviaire devait se poursuivre et se concentrer sur le réseau structurant. En 2013, cette orientation a été confirmée par les recommandations de la commission Mobilité 21 qui donne la priorité à la rénovation et à la modernisation du réseau ferré national. Le volet mobilité des futurs contrats de plan État-régions pour la période 2014-2020 devra s'articuler avec les objectifs des projets prévus dans le grand plan de modernisation du réseau ferré établi entre l'État et RFF afin d'offrir aux Français un réseau modernisé, fiable et confortable. Ce plan est censé renforcer la sécurité et la pérennité du réseau et d'en améliorer sa performance. Or Réseau ferré de France a récemment annoncé que la priorité serait donnée aux seuls travaux de régénération des lignes dites de catégorie UIC de 1 à 6 selon la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer qui enregistrent l'essentiel du trafic soit 90 % du total des circulations et 75 % du total des circulations TER. Les lignes de catégorie UIC 7 à 9, parce qu'elles sont considérées comme étant faiblement utilisées, n'ont pas été jugées comme prioritaires. L'État n'a donc pas prévu de contribuer, en particulier, au financement de la rénovation de l'ensemble des lignes de Alpes du sud qui convergent vers Briançon depuis Marseille, Valence ou Grenoble, ni à celle de la vallée de la Roya. Pour autant, la politique des transports doit d'abord garantir la qualité, la fiabilité et l'efficacité du réseau existant au bénéfice des services de transport de voyageurs, en particulier les trains du quotidien, et de fret. Le seul critère de rentabilité n'est pas pertinent. Il convient par ailleurs d'évoquer également l'économie générale du réseau. Les péages qui sont encaissés sur ces petites lignes participent au système de péréquation sur les recettes générées. D'un point de vue plus technique, quel est le critère qui permet d'évaluer la maîtrise des coûts de maintenance, de surveillance et de signalisation sur ces petites lignes ? Une véritable politique égalitaire d'aménagement du territoire doit mettre l'accent sur la solidarité, le nécessaire désenclavement, le maintien de l'emploi dans des zones reculées, le développement du tourisme, les besoins des usagers, l'amélioration de la sécurité, ou tout simplement la qualité de vie des hommes et des femmes qui habitent et travaillent sur ce territoire. Aussi, il lui demande quand le Gouvernement envisagera-t-il de mettre en place un véritable Grenelle de la desserte des Alpes du sud en présence de toutes les parties prenantes, et ce avant la clôture des négociations des CPER ferroviaires.

Texte de la réponse



DESSERTES FERROVIAIRES DES ALPES DU SUD

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 448, relative à la desserte ferroviaire des Alpes du Sud.

M. Joël Giraud. Comme vous le voyez, monsieur le ministre, la situation des Alpes du Sud préoccupe ce matin 100 % des députés du département des Hautes-Alpes. (*Sourires.*) Ce qui prouve que la situation est particulièrement grave !

Selon un audit de l'école polytechnique fédérale de Lausanne portant sur l'état du réseau ferré national et publié en 2012, l'effort de régénération du réseau ferroviaire doit se poursuivre et se concentrer sur le réseau existant. Une telle orientation a été confirmée en 2013 par les recommandations de la commission Mobilité 21, qui a donné la priorité à la rénovation et la modernisation du réseau ferré national. Le volet mobilité des futurs contrats de plan État-région 2014-2020 devra d'ailleurs s'articuler avec les objectifs des projets prévus dans le cadre du grand plan de modernisation du réseau ferré établi par l'État et RFF afin d'offrir aux Français un réseau modernisé, fiable et confortable, selon les termes mêmes employés par le Gouvernement.

Or Réseau Ferré de France a récemment annoncé que la priorité sera donnée aux seuls travaux de régénération des lignes dites de catégorie 1 à 6 selon la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer, délaissant ainsi 25 % du trafic TER en France ! En particulier, l'État ne prévoit pas de contribuer au financement de la rénovation de l'ensemble des lignes des Alpes du Sud qui convergent vers Briançon *via* Gap depuis Marseille, Valence ou Grenoble, ni à celle de la vallée de la Roya. Ces lignes sont pourtant essentielles, car elles favorisent l'accès à la montagne, assurent son désenclavement et ont également pour certaines une fonction de desserte interne entre pôles métropolitains.

Les deux régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes, pour lesquelles le critère de rentabilité pris isolément n'est pas pertinent, entendent en faire une priorité de la prochaine convention interrégionale du massif des Alpes. Ces lignes sont au réseau national ce que les ruisseaux sont aux grands fleuves. Elles l'alimentent en assurant la capillarité du territoire et servent d'itinéraires alternatifs en cas d'incident ou de travaux. Par ailleurs, les péages perçus sur ces petites lignes participant au système de péréquation sur les recettes générées, il est normal qu'elles soient prises en considération dans les prévisions de régénération.

D'un point de vue plus technique, il conviendrait aussi de mettre en place, comme il en existe en Suisse, un référentiel technique des petites lignes pour la maintenance ou la réouverture des lignes correspondant aux enjeux de circulation. Il est aujourd'hui quasiment impossible de rouvrir la ligne Digne-Saint-Auban en raison des normes techniques. Les contraintes sont identiques à celles qui pèsent sur un grand axe, ce qui est tout de même paradoxal pour une ligne que l'on envisage de fermer !

J'insiste sur le rôle indispensable de telles lignes, solution à la fois alternative et complémentaire au réseau routier, dans des zones où les aléas climatiques ont parfois des conséquences catastrophiques, comme on l'a constaté tout récemment. L'État ne peut approuver la création d'un système à deux vitesses ! Aussi réitéré-je une question déjà maintes fois formulée : quand le Gouvernement envisagera-t-il la mise en place, sous l'autorité du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur coordonnateur du massif des Alpes et des deux régions concernées, qui en ont accepté le principe, un véritable Grenelle de la desserte des Alpes du Sud, en présence de toutes les parties prenantes ? Le TGV-Europe en est une, car une partie de notre territoire est desservie *via* l'Italie. Ce Grenelle doit se tenir avant la clôture des négociations des contrats de plan État-régions ferroviaires et de la convention interrégionale pour le massif des Alpes.

M. le président. 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. Veuillez excuser, monsieur le député, l'absence de Frédéric Cuvillier, qui est en réunion avec le Premier ministre. Le Gouvernement a en effet pour priorité l'amélioration de la qualité du service dans les transports du quotidien, et donc la rénovation et la modernisation des réseaux existants. À cet effet, Frédéric Cuvillier a mis en place deux outils distincts. Le grand plan de modernisation du réseau traite du renouvellement du réseau. Il sera doté d'au moins 2,5 milliards d'euros chaque année. Compte tenu des besoins considérables, après des décennies de sous-investissement, les interventions devront être concentrées sur le réseau structurant : il ne s'agit pas des lignes rentables, mais des lignes les plus fréquentées. Aux 2,5 milliards d'euros annuels s'ajouteront 3,2 milliards d'euros consacrés à l'entretien et l'exploitation de l'ensemble des lignes ferroviaires du territoire national. Il s'agit d'un véritable effort et d'un choix fait par le Gouvernement. Dans le cadre du grand plan, RFF financera l'intégralité des opérations de renouvellement de l'infrastructure du réseau structurant.

Le second outil, c'est le contrat de plan État-régions 2014-2020. Il traite d'une part du renouvellement des lignes hors réseau structurant de manière complémentaire au GPMR et d'autre part de la modernisation des lignes. Dans ce cas, on attend des collectivités territoriales qu'elles participent au financement. C'est dans ce second cadre que s'insèrent les lignes que vous évoquez, monsieur le député. L'État est tout à fait prêt à examiner les possibilités d'intervention, en association avec les collectivités concernées et en fonction de l'ensemble des opérations conduites dans le territoire régional. Les outils proposés ne visent pas du tout à créer un réseau à deux vitesses mais à répondre au mieux aux besoins de fiabilité et de qualité de déplacement des usagers.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Je confirme !

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

M. Joël Giraud. Je profite de l'arrivée à l'instant de M. le ministre des transports pour rappeler que nous avons convenu d'un Grenelle des Alpes du Sud, sous l'autorité du préfet de région coordonnateur du massif des régions et de l'ensemble des collectivités. À ce jour, aucune instruction n'a été donnée pour qu'il se tienne alors que nous souffrons de problèmes de desserte. Je prends note avec beaucoup d'intérêt de votre réponse inédite : nous voulions inscrire dans le contrat de plan particulier du massif les lignes convergeant en direction de Veynes afin qu'elles bénéficient de crédits à la fois de RFF et des régions. Je suis heureux de constater que tel sera désormais le cas. J'aimerais néanmoins que le Grenelle ferroviaire des Alpes du Sud que vous m'aviez promis, monsieur le ministre, soit mis en œuvre sous l'autorité du préfet coordonnateur du massif.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Nous le ferons !