



## 15ème législature

<b>Question N° : 16438</b>	<b>De Mme Émilie Bonnard ( Les Républicains - Savoie )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transition écologique et solidaire</b>
<b>Rubrique &gt; transports</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin - Partenaires italiens - Accès A43	<b>Analyse &gt; Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin - Partenaires italiens - Accès A43.</b>
Question publiée au JO le : <b>29/01/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>15/10/2019</b> page : <b>9208</b> Date de changement d'attribution : <b>17/07/2019</b> Date de signalement : <b>21/05/2019</b>		

### Texte de la question

Mme Émilie Bonnard attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les effondrements intervenus récemment à nouveau sur la RD 1006 (ex RN6) entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane en Savoie, au lieu-dit la Praz. Plus de 160 m<sup>3</sup> de rochers ont dévalé la montagne, arrachant les filets de protection et obligeant à une fermeture de la RD 1006 pendant plusieurs mois. Un merlon de protection de la galerie SNCF a également été endommagé qui conduira à la fermeture de la ligne. Elle rappelle, dans ce secteur à forte sensibilité géologique, la fragilité de la ligne historique Lyon-Turin dans la partie de la vallée. Des interruptions ont également été provoquées dans le passé par les crues de l'Arc. Au regard de ces événements, elle l'interroge donc pour savoir de quelle manière le Gouvernement entend sensibiliser les partenaires italiens de la France sur la nécessité de poursuivre sans tarder la réalisation du tunnel de base de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, seule à même de garantir la pérennité de la liaison ferroviaire. Elle souhaite d'autre part connaître les adaptations qui pourraient être apportées à la réglementation autoroutière pour, sans remettre en cause la sécurité, faciliter l'accès à l'autoroute A43, entre les échangeurs 29 et 30 afin d'apporter une réponse pérenne à un phénomène susceptible de se reproduire, au regard de l'instabilité géologique de cette montagne.

### Texte de la réponse

Le projet de liaison Lyon-Turin doit permettre le report modal, de la route vers le fer, d'une part importante du trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes et réduire les impacts environnementaux du transport routier, en particulier dans les vallées alpines. À horizon 2030, la mise en service du tunnel de base permettra des gains de productivité certains, au regard des conditions d'exploitation améliorées par rapport à celles du tunnel historique. À terme, la réalisation de la liaison Lyon-Turin permettra ainsi de faire face à l'accroissement des trafics, fret et passagers. La France, conformément à l'engagement pris par le Président de la République lors du sommet franco-italien de Lyon du 27 septembre 2017, est attachée au respect des accords internationaux concernant la réalisation de la section transfrontalière de la ligne ferroviaire Lyon-Turin, qui fait partie des réseaux trans-européens de transport et dont la réalisation repose sur des accords internationaux. Dans le projet de loi

d'orientation des mobilités, adopté en première lecture le 18 juin dernier à l'Assemblée nationale, l'État confirme d'ailleurs son engagement dans la réalisation de cette liaison dans son ensemble. Tout récemment, la France a accueilli avec satisfaction l'issue positive des réflexions du gouvernement italien sur la réalisation du tunnel de base. La France est restée vigilante à ce que ces réflexions n'aient pas de conséquences sur la mobilisation des financements européens, qui fait l'objet d'une convention avec l'Union européenne et engage les différentes Parties. La Commission européenne continue d'ailleurs de marquer un intérêt fort pour le projet, et a rappelé à plusieurs occasions la possibilité d'augmenter son taux de cofinancement au projet à hauteur de 50 %, voire 55 %. D'ores et déjà, la France se félicite de la publication le 15 mars 2019 des appels à candidatures relatifs aux marchés des travaux définitifs de creusement du tunnel côté français, marchés qui avaient préalablement été autorisés par le vote à l'unanimité de la délibération relative à cette publication par le conseil d'administration du promoteur public TELT le 11 mars. Il est désormais attendu dans les prochains mois que les États autorisent le promoteur public à lancer la phase d'appels d'offres de ces marchés, étape jalon et capitale dans la réalisation du projet conformément au calendrier européen. La récente coulée de boue au droit du tunnel d'Orelle rappelle la permanence des risques naturels qui entravent ponctuellement la mobilité en Maurienne. C'est pourquoi il convient, dès lors que la question se pose de nouveaux aménagements, de les inscrire dans la pérennité au regard de ces aléas. Par ailleurs, toute solution doit également être conforme au code de la voirie routière et aux règles de l'art, notamment en matière de géométrie, dans la mesure où elles ont une incidence directe sur la sécurité routière. Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), en lien avec la société SFTRF concessionnaire de l'A43, se tiennent donc à la disposition des collectivités territoriales intéressées pour examiner des solutions techniques pérennes, pouvant être mises en œuvre. D'ores et déjà, il convient de noter qu'un accord a pu être trouvé avec la SFTRF, à des conditions très avantageuses pour le département de la Savoie, en vue de maintenir la gratuité de l'A43 entre les échangeurs n° 29, de Saint-Michel-de-Maurienne et n° 30 au Freney pour la durée de fermeture de la RD1006.