

Train et A 51 : ce que la loi pourrait changer

Le train de nuit Paris-Briançon pourrait se trouver conforté. Quant aux routes, la discussion sur la loi ouvre des perspectives inédites pour financer des travaux conséquents.

Les partisans du train de nuit et de l'aménagement des routes prolongeant l'A 51 ont connu deux belles avancées, dans la nuit de mercredi 22 au jeudi 23 mai, à l'Assemblée nationale.

Deux amendements présentés par le député et rapporteur du budget LREM Joël Giraud étaient très attendus. Ils ont été votés par la commission du développement durable et inscrits dans la loi, dernière étape avant que l'Assemblée nationale ne s'empare du sujet.

■ Ce qui changerait pour le train

Côté trains de jour et trains de nuit, l'État serait désormais « contraint d'étudier le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre des territoires en veillant à la régénération et à la modernisation du réseau sur lequel ils circulent », selon le député.

L'État doit également présenter au Parlement les conditions d'amélioration de l'offre de trains de nuit pour



Le train de nuit Briançon-Paris en gare de Gap. Photo Le DL/Vincent OLLIVIER

juin 2020.

L'objectif de Joël Giraud est de « s'inspirer des exemples autrichien, allemand, italien, etc., où une offre intra-européenne de qualité est désormais proposée et gérée par l'opérateur public ÖBB (chemins de fer autri-

chiens). »

Si le train de nuit n'est pas particulièrement menacé en ce moment, la ministre des Transports ayant donné des gages à ce propos, ces modifications introduites dans la loi donnent un avenir à ce type de lignes.

■ Ce qui changerait pour l'A 51

« Concernant les autoroutes, la norme obligatoire d'une autoroute 2x2 voies séparées avec bandes d'arrêt d'urgence est modifiée. Dès lors que les conditions économiques, environnementa-

les ou géomorphologiques le justifieront, une autoroute pourra avoir un gabarit routier, indique Joël Giraud. Tel est déjà le cas dans les zones de montagne de tous les pays d'Europe, notamment la Suisse, l'Autriche et l'Italie mais demeurait impossible en France sauf à légiférer autoroute par autoroute, comme cela a été le cas de l'A 43 entre Saint-Michel-de-Maurienne et le tunnel du Fréjus. »

Le droit des concessions autoroutières est également modifié. Jusqu'ici, une autoroute peut être prolongée si l'on démontre la nécessité et l'utilité de cet aménagement. La loi, si elle est adoptée, introduira également un objectif de desserte des territoires. « Avec l'adoption de cet ensemble juridique nouveau, les autoroutes peuvent donc être prolongées par des axes à gabarit routier financés par la concession ayant pour objet une desserte des territoires », poursuit Joël Giraud.

Un point non négligeable pour les Hautes-Alpes où les principaux élus souhaitent obtenir de confier au concessionnaire de l'A51 des travaux entre Tallard et Gap, la Rocade, vers Briançon et Barcelonnette, voire la RN 94 Gap - Briançon.