

SOMMET FRANCO - ITALIEN du 29 janvier 2001 à Torino

Dans le cadre des XXèmes consultations franco-italiennes qui se sont déroulées à Torino, Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, s'est entretenu le 29 janvier 2001 avec ses homologues italiens MM. Pierluigi BERSANI, ministre des Transports, et Mario NESI, ministre des Travaux publics. A l'issue de ces entretiens, le Cabinet du ministre a diffusé un Communiqué ainsi qu'un Relevé de conclusions dont nous reproduisons ci-après quelques extraits intéressants directement et indirectement notre région maralpine [NB. citations et soulignements sont reproduits à l'identique].

Quelques extraits du Communiqué du ministre J.-Cl. Gaysot

A propos de Lyon-Turin

"Dans le respect des décisions et engagements pris aux sommets de 1997 (Chambéry) et de 1999 (Nîmes), les deux gouvernements ont décidé la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte, marchandises et voyageurs, entre Lyon et Turin, avec un tunnel de 52 km environ... Cette décision a fait l'objet d'un accord international signé à Turin par les ministres des transports au nom de leurs gouvernements, témoignant ainsi du caractère irréversible de la décision.

Le coût de ce tunnel pour la France et l'Italie, à financer entre 2007 et 2015 avec un soutien communautaire, est estimé à 22,6 milliards de Francs, s'il était réalisé avec un seul tube dans un premier temps, et à une quarantaine de milliards de Francs pour 2 tubes.

Les ministres ont souhaité que la mise en service puisse intervenir au alentours de 2015... horizon où pourra être atteint un objectif de quadruplement du trafic fret ferroviaire dans les zones sensibles, énoncé par J.-Cl. Gaysot."

Paragraphe relatif aux Alpes du Sud

"Les ministres ont également souligné l'importance qu'ils accordent à la Commission intergouvernementale (CIG) des Alpes du Sud en cours de mise en place. Ils lui demandent, en premier lieu et sans attendre un programme détaillé, d'examiner la question de la sécurité du Tunnel de Tende et de leur proposer une solution pérenne assurant la sécurité des trafics, avant le 30 juin 2001".

Quelques extraits du Relevé de conclusions

Le relevé de conclusions, outre son préambule, comporte 5 points : (1) La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, (2) Tunnel du Mont Blanc, (3) Tunnel routier du Fréjus, (4) Régulation dans les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus, (5) Alpes du sud. Les points (2), (3) et (4) portent exclusivement sur les modalités de réouverture du tunnel du Mont Blanc et de la sécurisation/régulation de cet ouvrage et du Fréjus routier.

Préambule

"L'aboutissement des négociations internationales relatives au protocole Transports de la Convention alpine et aux transports entre l'UE et la Suisse, l'adoption par l'UE de la Directive n° 99/62 (tarification d'usage des infrastructures) donnent aux deux gouvernements de nouveaux instruments d'intervention leur permettant... de concrétiser ce jour les perspectives qu'ils avaient tracées pour un transfert résolu du fret de la route vers le rail, répondant ainsi aux très fortes attentes de nos concitoyens..."

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin [point 1]

"...La faisabilité technique du tunnel international étant désormais établie, les ministres décident la mise en oeuvre du projet en retenant la variante A... comprenant le tunnel de base à double tube d'environ 52 km et, en territoire italien, un ensemble d'ouvrages de raccordement à la ligne historique et à la future ligne nouvelle dans la vallée de Suse à proximité de Bussoleno.

...Le choix définitif de réaliser un premier tube des ouvrages sur tout ou partie du tracé ou, au contraire, la réalisation simultanée de deux tubes devra se faire au plus tard à l'issue des études complémentaires du nouveau programme de travail, donc d'ici 2006. Les trois ministres sont tombés d'accord pour estimer que la date d'ouverture du tunnel de base devra se situer aux alentours de 2015.

...L'ensemble des dispositions... ont été formalisées dans un accord franco-italien qui a été signé au cours du sommet et qui sera soumis à ratification parlementaire."

Alpes du Sud [point 5]

[préambule]

"...les trois ministres... demandent dès à présent à la CIG des Alpes du Sud d'approfondir les perspectives de développement de la capacité des lignes ferroviaires Gênes-Marseille et Nice/Vintimille-Cuneo et de leur faire des propositions en ce sens."

[point 5.1.] Mise en place de la CIG [décidée au Sommet d'octobre 1997, sa mise en place est annoncée comme en cours d'achèvement (n.d.l.r.)]

[point 5.2.] Sécurisation et reconstruction du tunnel routier de Tende

"... en octobre 1998, les deux Gouvernements avaient considéré que la mise en sécurité du tunnel de Tende constituait une priorité absolue.

...Ces études sont maintenant achevées. Les ministres arrêtent en conséquence les dispositions suivantes :

(1) ils confirment la première étape de mise en sécurité et demandent que soient achevés sans délais les travaux de consolidation du tunnel et de mise à niveau de ses équipements d'exploitation et de sécurité (signalisation, ventilation, éclairage de sécurité) ;

(2) par ailleurs, ils demandent à la CIG de leur proposer un cahier des charges des études, au plus tard le 30 juin 2001, d'une solution répondant aux objectifs de sécurité..."

Premiers commentaires du GIR Maralpin

Les choix ferroviaires

Le GIR Maralpin, qui avait procédé, pour les besoins de ce sommet, à une analyse de la problématique ferroviaire italienne [cf. prochain Bulletin], ne pouvait souhaiter meilleur dénouement d'une longue cacophonie où les plus abracadabrantes contre-propositions "ambientalistes" piémontaises au Lyon-Turin avaient fini par faire écho en deçà des Alpes.

A donc été enfin adopté le seul projet offrant au ferroviaire la possibilité d'affirmer sur la route son indiscutable avantage, celui de s'accommoder de très longs tunnels, et de franchir ainsi les Alpes au moindre coût énergétique et environnemental.

Tandis qu'est gommé de l'accord le projet Montgenèvre, évidemment disqualifié, entre autres, par sa culminance à 1400 m et ses débouchés contestables¹, l'accord recommande l'étude du "développement de la capacité de Gênes-Marseille et de Nice/Vintimille-Cuneo".

Cette dernière mention, à laquelle les démarches et analyses du GIR Maralpin ne sont pas étrangères, ne peut qu'encourager à parachever notre Livre Blanc dont les conclusions ont été présentées, en association avec nos partenaires de Pro Natura Cuneo, sous l'égide de Pro Natura Piemonte, le 9 février dernier à Turin.

La route maralpine

Après la disparition prononcée du Mercantour-La Lombarde, auxquels les forages exploratoires prêtaient encore survie jusqu'au précédent sommet, celui de 2001 semble sonner le glas d'un nouveau tunnel routier "Tende Bis", en n'accordant d'intérêt qu'à la sécurisation du tunnel existant.

Ici encore, plus encore que pour la valorisation de Nice/Vintimille-Cuneo, il nous faudra persévérer dans nos explications sur les avantages financiers, économiques et environnementaux d'une modernisation phasée, avec réalésages du tunnel, à mener de pair avec une sécurisation de l'itinéraire, laquelle présente pour toute la population de la vallée davantage d'intérêt que la coûteuse suppression de deux lacets à Viévola (900 MF pour un nouveau tunnel, soit le triple de celui de la valorisation/réélectrification de la ligne ferroviaire).

¹ A l'issue d'un profil tortueux et "en montagnes russes" pour franchir successivement les seuils de Mison, Aspres, La Freyssinouse, Chorges, puis la longue rampe de Briançon et au delà, la liaison nécessiterait le percement d'un tunnel de 8 km, à une altitude supérieure de plus de 100 m à celle du "Mont-Cenis", pour rejoindre à Oulx les sections Salbertrand-Bussoleno, la plus escarpée, puis Bussoleno-Torino, la plus chargée, du versant nord de la ligne Dijon-Turin.