

## SECRETARIAT : ÉPHÉMÉRIDE du 1er SEPTEMBRE au 15 NOVEMBRE 1998

*Les activités de la période qui précède (1er mai - 30 août) ont été signalées dans le Bulletin n°10-11)*

*(Les faits marquants 1996-1997 sont analysés dans le compte-rendu d'activités présenté à la dernière A.G. et qui peut être adressé sur simple demande)*

### Septembre

- 02/04.09 Garmisch-Partenkirchen (RFA). Forum Alpin 1998. Participation JM suite à démarches avec organisateurs a/s déroulement de l'atelier transports (G.-P. Torricelli)
- 18.09.98 Marseille. Démarches JM : Région (MM. Gérard Piel [Président Commission Transports & énergie] & Christian Pelicani [Assistant]) ; Région Marseille (MM. Jacques Bereni [Adj. Relations publiques] & Jean-Luc Rouan [Trafic voyageurs régional])
- SNCF
- 21.09.98 Nice. DDE. Entretien JM avec MM. Jean-Didier Blanchet (co-auteur Rapport Brossier) & Christian Lebondidier (CETE-Lyon)
- 22.09.98 Marseille. Entretien JM avec M. Hubert Peigné, DRE-PACA & DDE-B. du Rh.
- 23.09.98 Bureau GIR a/s projet séminaire Sidelt (Ch du Saussay, J. Hermann, P.-P. Danna, JM)
- Aix-en-Provence. Colloque ARENE "Air et transport urbain" (Entretien JM avec M. Gérard Piel)
- 25.09.98 St. Pierre de Chartreuse. C.A. & A.G. Cipra-France (JM)
- 26.09.98 Seyssins. C.A. Mountain Wilderness (entretien JM)
- 28.09.98 Modane. SNCF. Entretien JM avec M. André Favre, Responsable production fret Gare internationale de Modane
- Torino. Entretien avec MM. Vittorio Castellazzi et Francesco Pastorelli (Cipra-Italia)
- 29/30.09 Ljubljana (SLO). XII° Comité permanent de la Convention alpine. Entretiens JM avec les membres de la délégation française (Mme. Christiane Aveline [MAE], MM. Tahar Ou-Rabah & Claude Brulé [MAE], Mme Béatrice Rigaud-Juré [METL/DAEI], M. Noël Lebel [METL/DAEI/Mission alpine], Mme Jeanne Limouzy [MInd])

### Octobre

- 02.10.98 Nice Cadam. Comité de pilotage (4° réunion) de l'étude intermodale de la DTA [première invitation au GIR] (JM)
- 07.10.98 Mairie de Nice. Réunion d'associations sur le projet de tramway niçois (G. Nallino, JM)
- 13.10.98 Nice Cadam. Présentation du rapport Systra sur l'alternative ferroviaire Nice-Cuneo au Mercantour (JM)
- Rendez-vous mensuel GIR Maralpin
- 14.10.98 Menton. Entretien JM avec M. Robert Botteghi a/s projet de motion Sidelt sur lignes de Tende
- 16.10.98 Cuneo. Entretiens JM avec MM. Domenico Sanino (Pro Natura) et Michelangelo Daniele (ex-FS)
- 19.10.98 Grenoble-Meylan. C.A. Cipra-France
- 21.10.98 Chambéry. Entretien JM avec M. Philippe Martin, Délégué aux projets alpins de RFF
- 22/24.10 Locarno (CH). C.A., A.G. et Conférence Cipra-International "L'avenir énergétique des Alpes" (P. Lordon, JM)
- 28.10.98 Menton. Entretien JM avec M. Robert Botteghi a/s Projet séminaire Sidelt

### Novembre (01.11-15.11)

- 02.11.98 Paris. Sénat. Colloque 40° anniversaire de TOS (Association française pour la protection des eaux et rivières) (JM)
- 03.11.98 Paris. Min ETL. Entretien JM avec M. Yves Salesse, Conseiller de M. Jean-Claude Gayssot
- Bruxelles. Commission européenne. Démarches Cipra-France (J. Manesse, JM) au Comité des régions et à la DG XVI (Politique régionale)
- 04.11.98 Paris. Entretiens JM avec M. Michel Gérard (co-auteur du rapport Brossier) et M. Joël Teissedre (SNCF Fret, Unité d'affaires transport intermodal et messagerie)
- 05.11.98 Paris. Démarches JM : SNCF (MM. Francis Walleth [Conseiller technique auprès du Directeur du Service des nouvelles lignes] & Jean-Pierre Bourgin [Fret - Stratégie et prospective])
- 06.11.98 Paris. Hôtel de Ville. Journées européennes véloroutes et voies vertes [C.A. & Colloque] (JM)
- 10.11.98 Rendez-vous mensuel GIR Maralpin
- 15.11.98 Sospel. Conférence JM sur les lignes ferroviaires de Tende (à l'invitation de l'Association Les Trois Alpes)

## PREMIERS COMMENTAIRES SUR LE SOMMET FRANCO-ITALIEN 1998 ET LA POLITIQUE BILATÉRALE DES TRANSPORTS DANS LES ALPES

La nouvelle politique franco-italienne des transports, qui avait été arrêtée au sommet de Chambéry d'octobre 1997, vient récemment d'être confirmée et affinée à l'occasion de la rencontre entre Jean-Claude Gayssot et Claudio Burlando (\*), ministres en charge de l'équipement et des transports.

Les conclusions de cette rencontre, qui s'est déroulée dans le cadre du sommet franco-italien de Firenze, les 5 et 6 octobre derniers, reprennent très nettement à leur compte certaines des recommandations du rapport Brossier et accordent de ce fait une attention toute particulière aux projets réalisables à court terme.

### Alpes du Nord

Ainsi, le projet ferroviaire Lyon-Turin (articulé sur le tunnel de base sous le massif d'Ambin), "qui sera désormais inscrit dans le Plan général des Transports italien", ne sera entrepris qu'à moyen terme, et ce, à ses deux extrémités : en France avec le tronçon de ligne nouvelle TGV entre Lyon-Satolas et Leypin-le-lac (près Chambéry), en Italie avec une "nouvelle ligne à grande capacité Turin-Milan" dont les travaux débiteraient en 1999.

Ces deux programmes présenteront l'avantage de desserrer les contraintes de circulation pesant sur les accès de la ligne actuelle par Modane dont la partie sommitale (et notamment le tunnel de faite dit du "Mont-Cenis") est encore loin d'avoir atteint son niveau de saturation.

C'est la raison pour laquelle l'amélioration de capacité fret de cette ligne retient l'attention des deux gouvernements. Les aménagements envisagés (infrastructures, traction, harmonisation des procédures) portent sur l'ensemble de la ligne (depuis Dijon jusqu'à Torino) et devront être mis en œuvre dans les deux années à venir.

### Alpes du Sud - Littoral

Pour ce qui concerne le littoral ligure, le ministre italien ne s'est, cette fois, pas risqué à préciser une échéance pour "le doublement de la ligne ferroviaire de Vintimille à Gènes" (doublement dont, en 1997, il avait annoncé qu'il s'achèverait "avant 2003").

En revanche, il a fait part d'un autre projet, devant être prochainement approuvé par décret, celui de la réalisation d'un "troisième tunnel ferroviaire transalpin entre Gènes et Milan" (qui devrait notamment assurer la desserte ferroviaire des immenses installations portuaires nouvelles de Genova-Voltri).

### Alpes du Sud - Secteur alpin

Les deux ministres ont constaté que "la nécessité persistante d'améliorer sans retard les liaisons interrégionales transfrontalières franco-italiennes dans les Alpes du sud, en sécurisant notamment la liaison routière existante par le tunnel de Tende, en utilisant au mieux le potentiel de la ligne ferroviaire Nice/Vintimille-Cuneo, et en remédiant aux difficultés de traversée du col du Montgenèvre, rend nécessaire la poursuite des études et des concertations prévues".

On notera tout particulièrement les instructions très précises données en matière d'aménagements routiers (en accord avec le ministre des Travaux publics italien M. Paulo Costa) :

- sur le Montgenèvre : "*limitation des nuisances et des risques provoqués par le trafic de poids lourds*"...(les études) "*veilleront tout particulièrement à proposer des solutions qui ne conduisent pas à une augmentation du trafic de transit des poids lourds*"
- sur le Col de Tende : "*la mise en sécurité du tunnel routier de Tende constitue une priorité absolue et, à ce titre, une étude technique du réaménagement du tunnel actuel sera conduite dans les six mois par la Direction départementale des Alpes Maritimes pour la partie française, et par les organes techniques compétents du ministère des Travaux publics italiens, sous l'autorité de la Commission intergouvernementale (CIG) Alpes du Sud. Cette solution fera ensuite l'objet d'une étude comparative avec l'hypothèse d'une construction neuve envisagée dans le mandat donné à la CIG en 1993*".  
On remarquera que ces instructions, qui reprennent les recommandations du rapport Brossier, confirment la pertinence de nos propres analyses, à savoir la prudence à observer en matière d'améliorations routières et les avantages que présenterait un retubage du tunnel routier de Tende accompagné d'un recours temporaire au ferroutage.

#### **Le cadre institutionnel général - La Mission franco-italienne**

Le précédent sommet avait décidé de la création d'une mission franco-italienne chargée de suivre l'évolution des problèmes de transport entre les deux pays et chargée d'examiner les flux d'échanges et de formuler des recommandations. Hormis le rapport Brossier, contribution française dont les recommandations sont sous-jacentes aux conclusions de la rencontre, les mandats de cette mission ne semblent pas avoir été honorés à ce jour, en attestent les dispositions suivantes "*Pour mener à bien les travaux de la mission franco-italienne..., le ministre français a désigné la Mission des Alpes qu'il vient de créer au sein de son administration. Pour la partie italienne, les ministres des Transports et des Travaux publics se concerteront sous peu pour que la mission puisse se réunir avant la fin de 1998 pour définir son programme de travail*".

#### **Le cadre institutionnel spécifique aux Alpes du Sud**

Pour ce qui concerne les liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud, en accord avec le ministre des travaux publics italien M. Paulo Costa, il a été convenu que "*la CIG Nice-Cuneo prendra dorénavant le nom de <Commission intergouvernementale pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud>. Son mandat sera étendu à l'étude et aux concertations nécessaires pour préparer les choix des deux gouvernements en matière de développement, dans une perspective intermodale, de l'ensemble des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud*"

Bien que ces dispositions innovantes (plurimodalité et globalité d'une approche visant l'amélioration de l'existant) soient parfaitement définies, l'on éprouve quelque inquiétude à voir la même délégation française, qui a jusqu'alors donné les preuves de son attachement aux projets autoroutiers, en charge de responsabilités ainsi élargies à l'ensemble des Alpes du sud.

(\*) Un changement de gouvernement, survenu peu après cette rencontre, a apporté les modifications suivantes : M. Tiziano Treu a succédé à M. Claudio Burlando, ministre des transports, et M. Enrico Micheli à M. Paulo Costa, ministre des travaux publics ; M. Edo Ronchi, reste ministre de l'environnement.

## **LE RAPPORT BROSSIER (suite)** **LES RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES** **Des avancées décisives pour le secteur maralpin, mais bien des incohérences et des complaisances ailleurs**

Dans notre précédent bulletin (numéros couplés 10/11), nous avons évoqué le caractère novateur des recommandations formulées par les auteurs du rapport en matière de politique française des transports alpins, et tout particulièrement en matière de stratégie internationale, l'ensemble de cette politique se fondant résolument sur la Convention alpine [une analyse détaillée en est donnée dans notre note à la disposition de nos adhérents intitulée "La politique française des transports terrestres dans les Alpes (Les propositions du Rapport Brossier)"].

Nous nous proposons d'examiner ici les recommandations du Rapport Brossier en matière d'aménagement d'infrastructures, en nous bornant toutefois à celles qui nous paraissent les plus justiciables d'attention.

### **1. Une sérieuse remise en cause des anciens projets sud-alpins**

#### **(a) Sur le projet Mercantour (alias La Lombarde)**

Partant d'un malicieux questionnement : "*...la mission s'est beaucoup interrogée sur les prémisses du raisonnement qui avait amené la mission Legrand (1991) à le préconiser, puis la mission Besson (1993) à le valider officiellement*" [p. 17], les auteurs du rapport réfutent point par point l'argumentation de leurs prédécesseurs :

- non pertinence de l'assertion d'un délestage par le Mercantour des autoroutes côtières aux trafics largement urbains et locaux,
- non rentabilité de l'ouvrage,
- rapport coûts/avantages du projet à l'inverse des intérêts économiques italien et français.

En exprimant des doutes sur la réalité des liens économiques entre Piémont et Alpes-Maritimes [p. 18], et des mises en garde sur les conséquences environnementales et socio-économiques de l'ouverture d'une nouvelle route en Tinée (ibidem), le rapport Brossier appelle l'attention sur :

- l'alternative ferroviaire voyageurs par la ligne de Tende et fret par le littoral "*quand le doublement Imperia-Vintimille (sic) aura été réalisé*" [la solution fret par Tende ayant été sans doute occultée aux auteurs par le rapport Systra dont nous avons dénoncé les termes de référence biaisés et les conclusions fallacieuses],
- l'alternative routière liguro-piémontaise par le col de Nava [invoquée dans notre article paru dans Montagnes Méditerranéennes de décembre 1997],
- le vieux tunnel routier de Tende [p. 18].

#### **(b) Sur le tunnel routier de Tende [pp. 16 & 17]**

Reconnaissant la nécessité de "*réparer ou de reconstruire*" le tunnel routier de Tende, "*la mission s'est posé la question de la coexistence éventuelle de ces deux tunnels assez proches l'un de l'autre*.

*La première recommandation est de déconnecter les réparations, ou la reconstruction, du tunnel de Tende du projet de la Lombarde, contrairement à ce qui avait été prévu jusqu'ici (le couplage entre les deux projets allait jusqu'à la concession unique). Les décisions concernant Tende doivent en effet impérativement être prises pour le prochain contrat de plan Etat-région. En outre, éclairée par des expériences récentes de péages instaurés là où il n'y en avait pas auparavant, la mission juge extrêmement risqué de prévoir un péage au passage de Tende, gratuit depuis 130 ans.*

*Il a semblé intéressant de préconiser le retubage du tunnel actuel, solution aussi durable qu'un tunnel neuf, mais sans en améliorer les caractéristiques afin de ne pas favoriser un trafic PL qui viendrait perturber une vallée alpine fort pittoresque et fragile, celle de la Roya. Le coût de réparation, à préciser, serait certainement inférieur à celui d'un tunnel neuf, actuellement évalué à 800 MF. Pendant la durée des travaux, une route roulante à travers le tunnel ferroviaire pourrait être mise en service, son coût étant à inclure dans le devis global. Cette solution est en effet, si elle s'avère possible (ce qui paraît vraisemblable car elle a déjà été pratiquée en 1988/89), probablement moins coûteuse que des travaux de nuit avec installation et repliement quotidien des chantiers." [On remarquera que l'ensemble de ces propositions avait été formulé par le GIR maralpin devant le Sidelt en janvier dernier et dans notre bulletin n° 9 d'avril 1998]*

*(suite page 4)*