

FNAUT-PACA FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

AVEC 2,2 MILLIARDS D'EURO, ON PEUT FAIRE DES MIRACLES !



> CONTACT

La FNAUT-PACA

œuvre pour la défense et le développement des transports publics, tous modes confondus. Elle regroupe une quinzaine d'Associations à travers la région PACA, et des adhérents individuels isolés.

Président : M. Claude JULLIEN
Résidence "Les Isles"

1 Avenue du Corail
13008 MARSEILLE
Tél. : 04 91 25 19 73

Secrétaire général :
M. Frédéric LAUGIER
28 Boulevard Jean Jaurès
13340 ROGNAC

Site : www.fnaut-paca.org
(à partir de décembre 2005)

Une telle somme pour une autoroute de montagne reliant l'est de Gap à Grenoble ? C'est très cher payé, pour un résultat peu satisfaisant, car en connectant les extrémités des deux tuyaux Nord et Sud, nous n'obtiendrons que la création d'un couloir à camions, la saturation autoroutière de la cuvette de Grenoble, le saccage du Trièves, l'A 48, le barreau de Saint-Maximin, etc.

> Cette autoroute laissera sur le bord du chemin une bonne partie des territoires, les habitants du Buech et de Veynes continuant d'emprunter la nationale 75 pour rejoindre Grenoble, nationale alors abandonnée aux départements qui se seront ruinés dans un projet aussi grandiose qu'inefficace.

Et puis, ce n'est qu'une solution routière :

- offrant des gains de temps ridicules par rapport à deux nationales pourtant non modernisées (souvent moins de 20 minutes)
- bouleversant un milieu montagnard écologiquement fragile
- oubliant encore une fois ceux qui n'ont pas accès à la voiture, soit presque la moitié de la population, avec les captifs, les handicapés, les enfants et les personnes âgées

➤ La priorité absolue est la lutte contre l'effet de serre.

Cela devrait déjà suffire à bannir toute solution de développement du trafic routier. La forte augmentation des prix du pétrole est une nouvelle chance historique d'infléchir la politique des transports par un report massif de la Route vers le Rail.

La TIPP flottante, les suppliques de Bercy aux pétroliers, les progrès technologiques visant à une diminution de la consommation, aussitôt mangés par l'augmentation de la mobilité et la puissance des voitures, ne sont que des pis-aller.

➤ La crise du pétrole est durable !

Elle sera d'autant plus dévastatrice que l'on attendra pour remettre en cause le règne sans partage du tout routier. Alors, est-ce bien le moment de construire une nouvelle autoroute ?

> Fidèle à sa vocation de développement des transports en commun, la FNAUT-PACA milite pour un réseau ferroviaire alpin largement modernisé et performant.

Plutôt que de rabâcher à nouveau les mêmes arguments écologiques, ce que d'autres ont déjà très bien fait avant nous dans d'autres Cahiers d'Acteurs, la FNAUT-PACA se propose de décrire des alternatives ferroviaires crédibles, en répondant à une question simple : **que pouvons-nous faire de plus utile qu'une autoroute avec 2,2 milliards d'Euro ?**

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Commission nationale
du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron

1 La saturation autoroutière de la vallée du Rhône

Bien que beaucoup de promoteurs zélés de l'A 51 s'en défendent aujourd'hui (ce ne fut pas toujours le cas), l'A 51 sera aussi un ouvrage de délestage de la vallée du Rhône, comme l'est déjà la gratuite A 75.

L'autoroute A 7, Lyon-Orange, avec deux branches en Y vers Marseille/Nice et Languedoc/Espagne est au bord de la thrombose. Un mur de camions ininterrompu occupe la file de droite, dans les deux sens, avec des pointes de 142000 véhicules/jour, dont 20000 Poids Lourds.

La société des Autoroutes du Sud de la France voudrait construire 2 voies supplémentaires dans chaque sens, entièrement dédiées aux camions, ce qui donnerait la première autoroute européenne à 2 fois 3 + 2 voies. Accéder à cette demande serait consacrer définitivement la politique du tout routier.

Pour la FNAUT-PACA, la solution à la saturation de la vallée du Rhône est... dans la vallée du Rhône, qui offre encore de grandes capacités ferroviaires !

Un Débat Public particulier s'ouvrira au printemps 2006 sur les transports dans le couloir rhodanien. La FNAUT-PACA ne manquera pas d'y participer pour faire part de ses idées en matière d'alternatives ferroviaires et fluviales.

2 La modernisation des routes nationales 75 et 85

Les nationales n'ont pas qu'un rôle de liaisons à grandes distances. En pays de montagne, elles sont aussi le lieu d'échanges entre les branchioles de la vie locale. En sacrifiant tout au mirifique projet A 51, pour des gains de temps ridicules, certains élus ont compromis la modernisation de ces routes. Il faut revenir à plus de raison, et planifier leur modernisation sur 5 ans, pour un coût de 610 M.€. Les nationales modernisées profiteront à l'ensemble des territoires, et apporteront au total un gain cumulé en heures, supérieur à l'autoroute, donc meilleur pour l'effet de serre.

Ce type de chantier, nettement plus modeste que celui d'une autoroute, profitera davantage aux entreprises et à la main

d'œuvre locales, avec une atteinte au milieu plus faible.

3 La construction du tunnel ferroviaire du Montgenèvre

La ville de Briançon et l'ensemble de la haute vallée de la Durance sont l'une des régions de France les plus éloignées de Paris : 8 h en moyenne, en période diurne - par une combinaison TGV + TER - ce qui contribue grandement à rendre encore attractif le train de nuit.

La construction d'un tunnel de base ferroviaire de 24 km, sous le col du Montgenèvre, joignant directement Briançon à Oulx, permettrait d'irriguer directement cette région "par le Nord", grâce à une connexion sur la grande ligne Paris-Turin, et répondrait à divers besoins locaux, nationaux et internationaux.

Pour quels trafics ?

➤ De manière évidente, l'important trafic des camions qui souhaiteraient emprunter aujourd'hui le col du Montgenèvre, au profit de deux relations :

- Espagne / Languedoc / Italie du Nord, trafic en plein développement
- Port de Marseille / Italie du Nord, actuellement balbutiant

Ces trafics sont en réalité aujourd'hui très faibles, car le Col du Montgenèvre est maintenant interdit à longueur d'année aux plus de 26 tonnes, mais avant cette limitation, ils avaient pu grimper en flèche à près de 800 camions/jour, 2 sens réunis.

Le Montgenèvre ferroviaire pourrait prendre en compte le Ferroutage de ces camions à longueur d'année, sur une section qui irait sensiblement du nord de Sisteron, en première étape, jusqu'à Orbassano, le triage de Turin, terminus actuel du service Modalohr. Plus tard, selon le développement du trafic, le terminal Rail-Route pourrait s'installer au plus près du Littoral.

➤ Le tourisme est devenu l'industrie principale du Briançonnais.

Gagner le Briançonnais en WE ne peut se faire efficacement que par le train de nuit, qui présente des avantages considérables par rapport à tous les autres modes (y compris les TGV diurnes, avec changement à Valence).

➤ Le tunnel satisferait de nouvelles clientèles :

- française avec les TGV (Paris, Nord de la France, Bretagne)
- étrangère avec les Eurostars et Thalys, comme dans les Alpes du nord
- italienne, de Turin et Milan, appréciant les stations françaises en WE.

Le tunnel ferroviaire permettrait la desserte des Hautes-Alpes en passant d'abord par Modane et Bardonnèche, donc susceptible de profiter aussi des gains de temps apportés par les tronçons futurs du projet Lyon-Turin, jusqu'à St-Jean-de-Maurienne, ce qui mettrait Briançon à 4 heures de Paris !

On peut situer la zone d'influence des TGV jusqu'à Embrun (voire Gap), desservant au mieux le Briançonnais, la Vallouise, le Queyras, l'Embrunnais.

Le Dévoluy resterait sous l'influence du passage par Valence ou Grenoble.

➤ Un trafic longue distance voyageurs et Fret de l'Espagne /Languedoc /Marseille/Aix, vers l'Italie du Nord, le Tessin, la Bernina, et au-delà (Slovénie, Balkans ?), profitant du développement des LGV en France, en Espagne et en Italie.

➤ Un service courte distance (équivalent TER) de liaisons franco-italiennes entre le Briançonnais et le Piémont, en particulier les grandes zones économiques de la banlieue de Turin, parmi les plus dynamiques d'Europe.

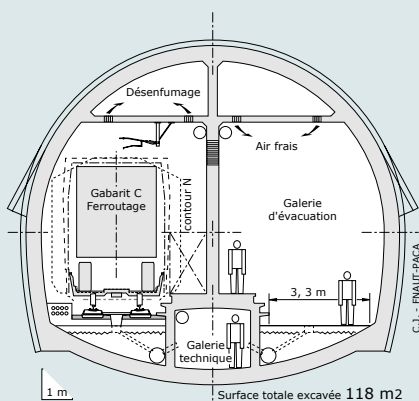
➤ FOS 2 XL :

Ce nouveau terminal de grande capacité va faire naître un trafic conteneurs depuis Marseille vers le Piémont et la Lombardie. Actuellement, la majorité des approvisionnements ou exportations de l'Italie du Nord se fait surtout à partir des ports de la mer du Nord, soit une distance double de celle de Marseille, par des tunnels alpins suisses, à plus de 1100 m d'altitude.

Remonter la Durance serait retrouver un axe historique d'échanges datant des Romains.

➤ Le financement du tunnel

Le tunnel du Montgenèvre sera plus facile à financer que l'A 51, car il réunira les moyens de deux grands pays européens, et pourra mieux bénéficier des fonds européens, au contraire de l'autoroute A 51 qui



Tube unique avec voile central de béton
Un bon moyen de faire baisser les coûts du Montgenèvre
(une seule voie posée, galerie technique en option)

contrevient (à notre avis) à la Convention Alpine. Son coût plus faible peut entraîner une participation plus efficace des collectivités territoriales. Il reste cependant évident qu'au regard des besoins importants de financement du ferroviaire en région PACA, nos élus devront faire preuve d'imagination et trouver des solutions innovantes, telles que (par exemple) :

- l'instauration d'une Eurovignette pour les camions (équivalent de la RPLP suisse) pour prendre en compte les coûts externes
- d'une vignette sur les véhicules 4 x 4
- une taxe sur les résidences secondaires, pour lutter contre le mitage des paysages, etc...

Il appartiendra à nos élus, surtout les parlementaires, de faire preuve d'une grande détermination législative pour trouver le financement des grands ouvrages des Hautes-Alpes.

► Le coût du tunnel du Montgenèvre :

L'estimation du coût de cet ouvrage de 24 km, par comparaison avec des réalisations étrangères (Sierra de Guadarrama, Lötschberg, St-Gothard, Mont d'Ambin) se situe aux alentours de 30 M.€ (200 MF) par kilomètre de tube simple, soit 1,5 G.€ (9800 MF) pour le tunnel complet, en solution bi-tube. Une économie de près de 15 % serait possible par la reprise de l'idée de la société Bouygues, d'un tube unique à double voie (une seule posée dans un premier temps, avec deux évitements) avec voile central de béton (tunnel TGV du Groene Hart, aux Pays-Bas), ce qui ferait baisser le Montgenèvre vers 1,3 G.€

4 Un shunt ferroviaire dans la vallée de l'Avance

La liaison Marseille-Briançon est actuellement pénalisée par un long détour de 32 km par Veynes, rendant les temps de trajet du train peu compétitifs. De plus, cette section comprend une rampe de 25 ‰ sur 9 km, entre Gap et La Freissinouse, peu appréciée des trains lourds (le train de nuit pour Paris y a connu quelques "plantages").

Un exemple à consommer sans modération

➔ Le financement des grands ouvrages ferroviaires en Suisse

La Suisse a su trouver des solutions originales pour financer facilement l'important programme "Rail 2000", qui comprend la construction de deux grands tunnels de base, le Lötschberg (37 km, pratiquement terminé), et le St-Gothard (55 km, le plus long du monde).

Recettes : 30 Md.FS
soit 16, 66 Md.Euro (129 Md.FF),
(en parts relatives)

TVA 0, 1 % :	20 %
Endettement :	15 %
Taxes hydrocarbures :	10 %
Redevance trafic PL :	55 %

Utilisation des ressources
(en parts relatives)

Rail 2000 - 1ère étape :	25 %
Rail 2000 - 2ème étape :	19 %
Lötschberg :	12 %
St-Gothard :	33 %
Protections anti-bruits :	7 %
Raccords sur TGV européens :	4 %

Les citoyens suisses ne payent en réalité que 15 % des ouvrages à travers l'impôt direct. À noter que lors du vote de l'Initiative des Alpes (équivalent d'une modification constitutionnelle ratifiée par le peuple), les citoyens suisses avaient été clairement informés des modalités de financement des deux grands tunnels ferroviaires.

Le choix du chargement des camions à La Bâtie-Neuve obligerait ces derniers à emprunter la vallée de l'Avance, qui est relativement étroite. Tolérer la construction d'une autoroute condamnerait définitivement la possibilité d'y implanter une voie ferrée. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut réserver très vite les emprises d'une future voie ferrée entre Chorges et Sisteron, tracée dès le départ à double voie (une seule voie posée) pour des vitesses d'au moins 140 km/h.

5 La modernisation du réseau ferroviaire dans les Alpes du Sud

C'est le dernier volet de notre contribution, mais pas le moins important.

► Modernisation de la ligne du Val de Durance

Certains lecteurs trouveront curieux que nous ne demandions pas immédiatement la modernisation complète de la ligne du Val de Durance, en relation avec la construction du tunnel du Montgenèvre :

- commencer par moderniser la ligne, c'est investir de l'argent tout de suite au niveau maximal, alors qu'il n'y aura que très peu de trafic supplémentaire, puisque le tunnel n'existera pas encore
- commencer par le tunnel, c'est créer d'abord le trafic, puis accompagner la demande par une modernisation phasée exactement adaptée aux besoins

► La ligne peut être divisée en trois parties :

• **a - Briançon-Sisteron par l'Avance**, traction électrique 25 kV-50 Hz, avec seulement des rampes très courtes en 25 ‰ sur la déviation de Serre-Ponçon, permettant une exploitation optimale du Ferroutage et des TGV venant du nord, en rétablissant la double voie là où la plateforme le permet

• **b - Sisteron-Pertuis-Cavaillon**, provisoirement en traction diesel, avec un profil et un tracé très favorable

• **c - Pertuis-Meyrargues-Aix-Marseille**, actuellement en traction diesel, électrifiée un jour au titre des dessertes urbaines

La section b pourrait rapidement connaître la traction électrique au titre d'une redynamisation des TER avec l'arrivée d'ITER, comme

le réclame la Communauté du Pays d'Aix.

Par la combinaison et l'exploitation harmonieuse des 3 opportunités (dessertes urbaines, ITER, Tunnel de base), la ligne Marseille (Cavaillon pour le Fret) - Briançon pourrait donc connaître une modernisation totale beaucoup plus rapide que prévue.

➤ Création d'un point nodal (Hub) des Alpes du Sud.

L'étoile de Veynes comprend 4 branches à voie unique vers les directions de Marseille, Livron (Valence), Grenoble et Briançon. Les correspondances sont difficiles à organiser à Veynes, car en réalité le véritable pôle d'attraction est Gap, distant de 26 km.

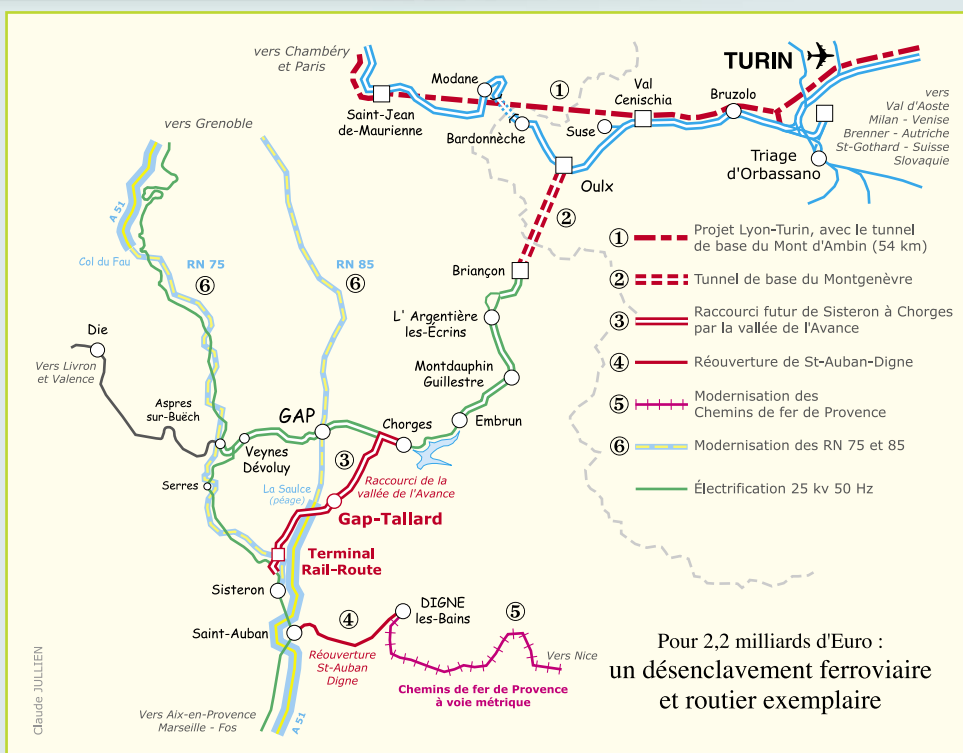
L'organisation en point nodal autour de Veynes ferait économiser beaucoup de kilomètres-trains, pour un service nettement plus performant et économique. Une étude que nous avons conduite montre qu'il faudrait 7 trains/jour au minimum dans chaque sens pour obtenir un Hub efficace. Sur la branche Grenoble, nous en sommes à 6 trains/jour. Encore un effort.

➤ Grenoble-Veynes

Électrification économique en 25 kV 50 Hz, avec création d'un service cadencé de Grenoble à Vif (train-tramway avec diamétralisation à partir de Moirans).

➤ Veynes-Gap-Chorges

Profitant de la modernisation de la ligne,



et de sa remise à double voie, cette section serait aussi libérée en grande partie du trafic à longue distance Marseille-Turin grâce au shunt de l'Avance, et pourrait alors remplir un intéressant rôle de desserte urbaine par train-tramway.

➤ Réouverture de St-Auban - Digne

Conjugué à la modernisation des CP, et à l'organisation du Hub de Veynes, l'enjeu est en réalité l'accès rapide des Hautes-Alpes au littoral azuréen.

La réactivation du service "Alpazur", depuis Nice, jusqu'à Grenoble, Genève et Lyon, serait souhaitable.



La capacité d'une ligne à voie unique

Elle est variable selon deux modes d'exploitation :

- soit la multiplication d'évitements judicieusement répartis, qui avec la technologie PIPC peuvent être rétablis au moindre coût, sans personnel résident (nettement moins de 1 M.€)
- soit l'exploitation en "rafales" avec des croisements sur des sections intermédiaires à double voie

Sur la ligne des Alpes, la combinaison des 2 méthodes avec la signalisation ERTMS permettrait d'accueillir plus d'une centaine de trains par jour en voie unique. Au-delà, la double voie s'imposera.

Utilisons mieux l'argent public

- La modernisation des RN 75 et 85 permettra une irrigation fine des territoires. Les gains de temps ainsi générés réduiront à néant l'efficacité de l'autoroute, tout en protégeant les Alpes du sud de l'invasion des camions.
- Le tunnel ferroviaire du Montgenèvre mettra le Briançonnais à 4 heures de Paris et à moins d'une heure de Turin, capitale du Piémont, l'une des régions les plus dynamiques d'Europe.
- Le développement et la modernisation du ferroviaire sont les meilleurs outils pour lutter contre l'effet de serre.

Les cahiers d'acteurs sur la liaison entre Grenoble et Sisteron
 Directeur de publication : Daniel Ruez
 Réalisation graphique : ALYEN
 Crédits Photos : CETEM - DRE PACA - Jean-Luc Abraini
 Impression : SPOT Marseille - ISSN : en cours