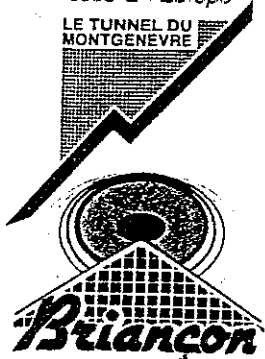


## ARTUMONT

## RAPPORT "BROSSIER":

## L'ART DE PROGRAMMER LES CATASTROPHES



Répondant à une commande du Ministre en date du 11/09/97, l'ingénieur général Christian BROSSIER vient de publier son rapport sur "La politique française des transports terrestres dans les Alpes". Il ne s'agit encore, heureusement, que de préconiser une politique. Celle-ci n'est pas encore arrêtée, et sera même, nous dit-on, soumise à concertation.

Beaucoup de personnalités ont déjà parlé de ce rapport, notamment à propos de l'A 51, qui n'est concernée que par 12 pages sur 94; malheureusement, bien peu ont pu le lire (1). Il faut savoir que plus du tiers de ce document est consacré aux traversées France-Italie. C'est sur ce sujet qu'en tant qu'ARTUMONT nous souhaitons vous informer et nous exprimer, en prévision de la concertation annoncée.

Pour s'en tenir à l'essentiel, au risque de simplifier à l'extrême, les propositions du rapport BROSSIER suivent le cheminement suivant:

- La Suisse a défini sa politique, qui consiste à interdire le transit alpin sur son territoire, en obligeant les poids-lourds à recourir au transport sur rail, en accompagnant cette démarche volontariste par la construction de deux tunnels de base représentant plus de 100 milliards d'investissements, et par une politique fiscale adaptée; comme cela se produit déjà aujourd'hui du fait de l'interdiction des plus de 28 tonnes en transit, cette politique, lorsqu'elle aboutira, peut entraîner un transfert de trafic notable que l'on ne peut encore prévoir, et qui concernera notamment le Mont Blanc et le Fréjus;

- Il est donc urgent d'attendre et de voir ce qui se produira lorsque les nouveaux tunnels du Loetschberg et du Gothard seront en service (au plus tôt en 2006 et 2010). D'ici là, il suffira de poursuivre et d'approfondir les études;

(1) On peut se procurer le rapport BROSSIER auprès du service documentation de l'ADECOHD, qui en détient un dépôt (tel 04-92-25-54-90)

- D'ici là, en effet, les projets "pharaoniques" envisagés pour LYON-TURIN (TGV et route roulante, maintenant chiffrés à 90 milliards) et pour le MERCANTOUR (Tunnel de la Lombardie), ne pourront en aucun cas être financés, et surtout pas en se fondant sur d'éventuels excédents du MONT-BLANC et du FREJUS;

- Mais cela n'est pas grave, car il existe de larges capacités excédentaires sur ces deux itinéraires, tant routiers que ferroviaires (FREJUS), à condition que certains investissements beaucoup moins lourds soient réalisés;

- En effet, "conformément aux règlements de l'Union Européenne sur la modernisation des moteurs, on suppose qu'à l'horizon 2010 les émissions polluantes d'un poids-lourd seront réduites de moitié"; dès lors que, "dans les tunnels où la circulation des poids lourds est une part importante du trafic, comme c'est le cas au MONT BLANC et au FREJUS, le facteur limitant est généralement la ventilation"; il en résulte qu' "en respectant les normes actuelles de pollution applicables aux tunnels, le trafic poids lourd maximal, dans les deux sens, est alors" (en 2010) :

- pour le Fréjus, de 12 200 PL /jour, contre 2100 actuels, soit 72 Mt.
- pour le Mont Blanc, de 4 880 PL /jour, contre 2000 actuels, soit 30 Mt.

- Pour tenir compte "des variations dues à la saisonnalité et des considérations de protection de l'environnement" M. BROSSIER veut bien réduire ces capacités maximales théoriques d'un tiers, ce qui donne:

- pour le Fréjus, 8.133 PL /jour;
- pour le Mont Blanc, 3.253 PL /jour.

Tel est le calcul sur lequel on se fonde pour justifier le "wait and see" préconisé.

M. BROSSIER ajoute d'ailleurs que la création de nouvelles percées serait sans doute contre-indiquée, car elle entraînerait une dispersion des phénomènes agressifs à l'égard de l'environnement, aujourd'hui concentrés sur les itinéraires précités. (Le raisonnement vaut beaucoup plus pour des percées routières que pour des percées ferroviaires)

Mais approfondissons un peu cette notion de "capacité nominale" et de "capacité maximale théorique" pour tenir compte de la saisonnalité, en prenant l'exemple du FREJUS

En divisant le chiffre de 86 400 (secondes par jour) par la moyenne journalière de 8133, on obtient en gros un poids lourd toutes les 10

secondes (donc toutes les 20 secondes dans chaque sens); mais les écarts à la moyenne varient considérablement suivant les heures de la journée et les sens de circulation; et n'oublions pas que ces itinéraires sont aussi fréquentés par les véhicules légers; notons en outre que les phénomènes de pollution sont dès aujourd'hui préoccupants dans les vallées concernées alors qu'elles n'achèment que 2.000 PL/jour; relevons qu'enfin la fréquentation considérée comme possible au FREJUS représente 16 fois ce que nous connaissons aujourd'hui au MONTGENEVRE, et dont nous nous plaignons déjà à juste titre !

Le bon sens conduit à prévoir qu'une bonne partie du trafic dont le transit par FREJUS est ainsi envisagé se reportera sur MONTGENEVRE, notamment si son origine/destination est le sud de la France ou la péninsule ibérique (trafic rapidement croissant), puisqu'il évitera un détour important et un encombrement très supérieur à celui de notre itinéraire.

Et ce n'est pas l'aménagement préconisé de la tranchée sous le col de Montgenèvre, qui résoudrait les problèmes de la montée du col et de la traversée de Briançon. Au contraire, au fur et à mesure de la réalisation souhaitable des aménagements prévus sur la RN 94, l'attrait exercé sur les poids lourds par cet itinéraire s'accroîtra, en s'ajoutant aux avantages actuels (distance et encombrement moindres, absence de péage).

Nous ne pouvons donc que persister dans notre action en faveur du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, dans sa version gare de Briançon - gare d'Oulx (22 km), telle qu'elle a été étudiée en 1991 à la demande de la commune de Briançon par l'équipe G.F.C./E.D.F./B.R.G.M./I.R.I.G.M.

Paradoxalement, le rapport Brossier, qui ne mentionne même pas ce projet, décrit un contexte de plus en plus favorable à son éclosion:

- l'ajournement des deux projets "pharaoniques" que l'on disait prioritaires (LYON-TURIN et MERCANTOUR) crée l'opportunité de se tourner vers des projets moins onéreux, phasables et immédiatement productifs (il suffit d'un tunnel de 22 km pour créer un nouvel axe ferroviaire international)

- l'accent mis sur la nécessité de choix intermodaux par la Convention alpine (M. BROSSIER préconise l'accélération du protocole "transports"), par le projet de Charte Européenne de la Montagne, et par le Ministre actuel (y compris dans la lettre de mission)

- les multiples améliorations préconisées pour l'acheminement du fret entre Ambérieu et Turin, l'accélération de la desserte TGV côté

français et l'étude d'un tunnel de faîte TGV à côté du tunnel ferroviaire de Modane actuel, qui permettrait d'améliorer la desserte d'Oulx

- l'invitation faite à la Commission Intergouvernementale Sud (dont la délégation française est présidée par M. LEBEL) "très focalisée sur le projet de la Lombarde" de procéder à un examen plus large des possibilités intermodales sur l'arc Vintimille-Montgenèvre

- l'exclusion expresse du projet routier sous le Montgenèvre, alors que le projet ferroviaire est tout simplement passé sous silence, sans mention de l'intérêt manifesté pour ce projet par le rapport BESSON (extrait ci-joint)

A partir de ce qui n'est aujourd'hui qu'un rapport soumis à concertation, nous pouvons développer nos arguments traditionnels et certains arguments nouveaux ou renforcés par l'évolution récente:

- au prix de la construction du "chainon manquant", un nouveau sillon, ferroviaire, de beaucoup le plus court entre Marseille et Turin, peut être créé;

- il mettra Briançon à 4 h 00 de Paris par TGV et renforcera les relations de Marseille, 1er port français, avec le Piémont, 1ère région industrielle d'Italie;

- il peut se réaliser par étapes successives, au fur et à mesure de la montée du trafic (tunnel bitube, connexion A 51-rail en amont de Gap - électrification - doublement);

- il fait maintenant l'objet d'un assez large consensus local, manifesté notamment lors de la réunion de VEYNES (ARTUMONT-SETUMONT-AFITRAC-AEDTF), consensus qui succède à des désaccords prolongés, très préjudiciables à la cause haut-alpine;

- la partie italienne est favorable à une solution ferroviaire, notamment au niveau de la Province et de la Région;

- le trafic fret acheminé directement en provenance ou à destination du sud de la France et de la péninsule ibérique vers ou à partir de l'Italie ne viendra plus charger la vallée du Rhône.

- l'étude du dossier est au moins aussi avancée que celle des projets LYON-TURIN et MERCANTOUR et les aléas géologiques semblent bien moindres; les délais de réalisation sont bien plus courts et la dépense est sans commune mesure.

Pour toutes ces raisons, nous sommes déterminés à poursuivre nos démarches en direction des autorités françaises, italiennes et européennes.

ARTUMONT, 31/08/98