

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Membre de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA)*

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : (33) 0493353517 - Messagerie électronique : Jacques.Molinari@wanadoo.fr

**LE RAPPORT BROSSIER (2)  
SES RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES  
Des avancées décisives pour le secteur maralpin,  
mais un certain conformisme et des incohérences ailleurs**

Dans une première note de présentation du rapport Brossier<sup>1</sup>, avait été souligné le caractère novateur des recommandations formulées par ses auteurs 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.

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, dans nos préoccupations maralpines, 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) [il s'agit ici bien évidemment de la section *Finale Ligure-Ospedaletti* (n.d.r.)] *aura été réalisé*" [la solution fret par Tende ayant été sans doute occultée aux auteurs par le rapport Systra-Inextrans dont il importe de remettre en questions les termes de référence biaisés et les conclusions fallacieuses (cf. encadré page 4)],
- l'alternative routière liguro-piémontaise par le col de Nava [invoquée dans notre article "Le projet de percée autoroutière du Mercantour et les infrastructures maralpines" paru dans Montagnes Méditerranéennes n°6 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*

---

<sup>1</sup>Note du GIR Maralpin en date du 15.09.98, intitulée "*Le Rapport Brossier (1) - Ses recommandations en matière de politique des transports terrestres dans les Alpes*" (6 pages)

*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, et avait fait l'objet de premières investigations et démarches, par le GIR Maralpin dès la fin de l'année 1997]

## **2. Un surprenant encouragement à la poursuite de la politique autoroutière**

En dépit de ses constantes allusions à la Convention alpine et de ses recommandations pour la mettre en pratique sur le sol national [p. 26], le rapport ne remet aucunement en cause les grands projets autoroutiers intérieurs A 51 Grenoble-Sisteron [pp. 82-83] et A 58 (ex A 8bis) Mandelieu-La Turbie [p. 88], et se satisfait de les édulcorer en proposant de les restreindre au trafic VL (restriction dont la mise en oeuvre paraît bien aléatoire) sans les remettre aucunement en question.

Cette complaisance en faveur de l'autoroute se retrouve dans les Alpes du Nord avec la préconisation de substituer à toute amélioration de la desserte TGV d'Annecy, une desserte autoroutière par un barreau projeté (A 41) entre Annecy et St. Julien en Genevois [pp. 20 et 76].

## **3. Des velléités de remise en question du Tunnel de base ferroviaire "Lyon-Turin"**

### **L'argumentation du Rapport en faveur d'un report de décision**

Considérant que la durée totale de réalisation du tunnel de base serait de 17 ans (à savoir 6 ans d'études et de reconnaissances, 8 ans de creusement et de génie civil, 3 ans de travaux d'équipement, d'essais et de réception) [p. 39], les auteurs du rapport prônent de repousser à 2006 la date de prise de décision définitive en se fondant sur une série d'arguments :

- contraintes financières :  
la part rentable du projet étant au plus de 15 %, les apports publics (indispensables) ne seraient pas disponibles avant 2005 en raison de la résorption de la dette de RFF [p. 39] ;
- existence de réserves de capacité [en regard des plus récentes données (1996) dont disposaient les auteurs] sur tous les passages alpins franco-italiens :
  - au Mont-Cenis (fer) 16 Mt [p. 56] (trafic 1996 : 9,7 Mt),
  - au Mont Blanc (route) 20 Mt [p. 55] (trafic 1996 : 12,6 Mt),
  - au Fréjus (route) 48 Mt [p. 55] (trafic 1996 : 12,4 Mt);
- l'impact de la mise en service en 2006 du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg, lequel pourrait détourner à son profit d'importants flux.

Cette stratégie d'attente est résumée ainsi :

*"...il suffit donc de n'avoir aucun besoin capacitaire (ferroviaire) au delà de 16 Mt avant 2017, ce qui paraît plausible en cas de réussite suisse, et même en cas d'échec suisse dans une hypothèse de développement moyen,...pour attendre 2006" (pour décider de la construction du nouveau tunnel du Fréjus)" [p. 56].*

### **Regards sur l'évolution des trafics**

La répartition des trafics alpins marchandises franco-italiens, dressé sous la coordination des autorités helvétiques (DETEC/Service d'études de transports - GVF-News n° 48/1), était, en 1997, la suivante :

- fer : 11,0 Mt (Mont-Cenis : 10,1 Mt ; Ventimiglia : 0,9 Mt),
- route : 36,9 Mt (Mont-Blanc : 12,7 Mt ; Fréjus : 12,6 Mt ; Ventimiglia : 11,6 Mt),

pour un trafic total de 47,9 Mt.

En se basant sur le taux de croissance annuelle moyenne globale (2,1 %) retenu pour la période 1992-2015 par nos services ministériels (DAEI/SES), l'on aboutirait aux valeurs suivantes, en supposant atteints, à partir de 2006 et au delà, les plafonds de capacité fret des deux itinéraires ferroviaires

traditionnels (Mont-Cenis 16 Mt et Ventimiglia 2 Mt) :

- 2006 - trafic total : 57,8 Mt ; route : ~ 40 Mt
- 2010 - trafic total : 62,8 Mt ; route : ~ 45 Mt
- 2017 - trafic total : 72,6 Mt ; route : ~ 55 Mt

Ces projections se révèlent modérées dans la mesure où des prévisions de trafic établies pour la Commission européenne (étude PROGNOS 1998) avancent, pour l'horizon 2010, un trafic total de 66,4 Mt.

#### **Une situation préoccupante à partir de 2006**

Quand bien même la mise en service du Lötschberg de base détournerait à son profit une partie du trafic N-E/S-E, les projections qui précèdent révèlent que :

- la mise à capacité maximale de la ligne du Mont-Cenis s'impose dans les meilleurs délais ;
- au delà de 2006, l'accroissement des trafics routiers conduira bien au delà des seuils de tolérance (déjà atteints de longue date au Mont-Blanc) et imposera des mesures de dissuasion,
- lesquelles ne pourraient être honorées en partie que par réouverture de la ligne à voie unique Evian-St. Gingolf (pour les trafics N/S) et la réouverture au fret de la ligne de Tende (pour les trafics E/W).

Quoi qu'il en soit, aucune de ces mesures ne peut permettre le report sur le rail de la partie croissante du trafic (préconisé par la Convention alpine) et de faire face à une détérioration de la situation actuelle, détérioration aggravée par le report de décision à 2006 (en faisant l'hypothèse que la phase préliminaire d'études et de reconnaissance d'une durée de six ans ait été menée à bien à cette échéance).

#### **Quel "Kriegspiel" ?**

En invoquant des réminiscences historiques, les auteurs du rapport ont qualifié de "Kriegspiel" les enjeux économiques qui sous-tendaient les choix de nouvelles percées alpines.

Les affrontements diplomatiques et économiques nous paraissent aujourd'hui d'un autre ordre que stratégique, ils portent sur un choix de société et la remise en question de la suprématie des milieux routiers.

L'appropriation du marché des transports par la route a de nombreuses causes, au rang desquelles l'exemption de ses coûts externes mais aussi la mise à sa disposition d'infrastructures modernes dont sont dépourvues les compagnies ferroviaires, contraintes d'acheminer leur fret sur des réseaux dont les caractéristiques techniques datent d'un siècle et demi.

Avec le projet de tunnel ferroviaire de base sous le massif d'Ambin, le chemin de fer disposerait enfin d'une infrastructure moderne, mais, mieux encore, d'un atout dont il a l'exclusivité, celui de pouvoir recourir à de très longs tunnels, interdits à la route en raison des problèmes de ventilation.

L'enjeu est donc de taille car, le projet offrirait au fer, par une traversée des Alpes à leur base, une supériorité incontestable sur la route, irrémédiablement assujettie à les franchir en altitude.

La prolifération de contre-projets n'est donc pas surprenante (sauf quand ces derniers émanent d'associations prétendument écologistes). Ces contre-projets (dont certains sont avancés par les auteurs du Rapport) s'articulent tous sur des percées nouvelles en altitude (Briançon, Modane) ainsi que sur l'utilisation partielle des lignes existantes, et laissent dans l'ombre les lourdes servitudes commerciales, techniques et financières qui grèvent les lignes ferroviaires de montagne dont les caractéristiques de rampes et de tortuosité affectent les conditions de circulation (vitesse), de traction (motrices de renfort), d'exploitation (débit), d'entretien des véhicules (freinage) et des voies (usure de l'armement).

#### **4. Conclusions - Des analyses courageuses, mais aussi des positions à réviser**

Le caractère novateur de ses recommandations en matière de politique française des transports alpins, ainsi que sa remise en question courageuse des projets sud-alpins, confèrent au Rapport Brossier, en dépit de nombreuses approximations et erreurs qu'une relecture collective aurait permis d'éviter, une portée incontestable.

Des réserves doivent cependant être formulées à l'encontre de recommandations qui dénotent quelques réticences à remettre en cause certains errements.

Le développement soutenable des transports dans les Alpes, auquel souscrivent les auteurs du rapport, ne peut cependant se concevoir sans une réduction résolue des trafics routiers de marchandises qui en affectent le plus gravement l'environnement, et sans la réalisation rapide du projet de tunnel de base ferroviaire qui dispose des meilleurs atouts concurrentiels pour y parvenir.

Par delà les réticences des auteurs du Rapport, toutes les mesures institutionnelles, financières et techniques devraient être arrêtées dans les meilleurs délais pour mener à bien ce projet dans le cadre d'une politique volontariste de transfert progressif de la route vers le rail des trafics de transit de la partie occidentale de l'arc alpin.

Jacques Molinari (05.12.98)

**L'ÉTUDE SYSTRA-INEXTRANS (\*)**  
**Une ultime tentative de désinformation émanant des promoteurs de la percée autoroutière du Mercantour**

Le fait que le rapport Brossier n'ait pas retenu l'alternative fret ferroviaire par Tende au projet de percée autoroutière du Mercantour (alias La Lombarde), résulte sans doute de l'effet de brouillage engendré par l'étude Systra-Inextrans, achevée depuis octobre 1997 et révélée le 13 octobre 1998 à un public restreint par les autorités préfectorales des Alpes-Maritimes. Cette étude commanditée (et intentionnellement biaisée) par les promoteurs du Mercantour était cadrée sur le transport par la voie ferrée, entre Nice et Cuneo, du flot de camions censés passer par le Mercantour, gageure et non-sens technique, sachant que ce type de *transport combiné accompagné* ne peut se concevoir économiquement, ainsi que l'atteste le rapport de la Commission Abraham, que sur des lignes nouvelles à gabarits d'ouvrages particulièrement généreux (du type de celui du tunnel sous la Manche) et sur des parcours de longueur appropriée (300 à 500 km) .

Les conclusions de cette étude, faisant état de coûts aussi extravagants qu'inutiles (1,5 milliards pour l'élargissement des tunnels de la ligne), ne doivent pas occulter que la ligne, *telle qu'elle se présente*, possède les caractéristiques communes à celles de toutes les *lignes principales* des réseaux ferrés français et italiens, et se prête fort bien, sans aménagements autres que leur électrification et réélectrification, à l'acheminement d'importants convois de fret traditionnel et combiné (conteneurs et semi-remorques).

L'avenir de la ligne, et notamment de sa branche Nice-Sospel-Breil, est en effet subordonné à ces investissements, relativement modiques (estimés dans ce rapport à 150 MF pour la seule électrification) en regard de l'enjeu du développement soutenable des transports et des déplacements dans la région transfrontalière maralpine et particulièrement la vallée de la Roya. Un tel investissement ne peut cependant être justifié que par une bonne valorisation de la ligne, à la fois pour les déplacements internationaux, interrégionaux et locaux, et pour le fret, considérations qui devraient être prises en compte dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes en cours d'élaboration (J.M).

**Alternatives ferroviaires à la liaison routière Nice-Cuneo**

Bureaux d'études Systra (Sofretu/Sofrerail) et Inextrans ; réf. 2151/FRA2/NCE/97-655

Version 2 (12.01.1998) 162 pages dont planches couleurs [version provisoire (08.08.97) , version 1 (24.10.97)]

Direction Régionale de l'Équipement Provence Alpes Côte d'Azur, janvier 1998