

LE RAPPORT BROSSIER

VERS UNE NOUVELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LES ALPES

Dans sa lettre du 11 septembre 1997, confiant à l'Ingénieur général Brossier la charge de procéder à une "analyse multimodale des problématiques de déplacements dans les Alpes", Jean-Claude Gayssot, s'est référé d'emblée à la Convention alpine (dont il prend soin de citer les deux premiers attendus) pour demander l'établissement d'un bilan critique des études en cours en France, et d'engager la réflexion dans une perspective multimodale, en prenant en compte la problématique générale des échanges européens à travers l'arc alpin.

Le rapport établi dans le cadre de cette mission par trois hauts fonctionnaires, l'Ingénieur général Christian Brossier, l'Ingénieur en chef Jean-Didier Blanchet, et l'Ingénieur général Michel Gérard, rapport dont les lignes directrices ont transparu dès le sommet franco-italien d'octobre 1997 [cf. *Bulletin GIR n° 8*], a été rendu public le 29 mai 1998 sous l'intitulé "*La politique française des transports terrestres dans les Alpes*" et vient d'être publié par la Documentation Française [cf. *notre rubrique documentaire en page 4 de ce même numéro*].

Des positions incontestablement novatrices en matière de politique française extérieure et intérieure des transports

Assez étrangement, peu d'attention encore semble avoir été accordée aux analyses et recommandations que cet important document formule en matière de politique française des transports alpins, et tout particulièrement en matière de stratégie internationale [cf. *dossier soumis par le GIR à CIPRA-International pour publication dans CIPRA-Info*].

(a) Politique extérieure

Ces recommandations, de caractère particulièrement novateur pour notre pays qui s'était jusqu'ici engagé avec d'extrêmes réticences dans les voies frayées par la CIPRA et la Convention alpine, paraissent devoir, si elles étaient désormais prises en compte, inverser les rapports de forces dans les négociations alpines (protocole Transports) et contribuer de manière décisive à des avancées radicales en politique européenne des transports (notamment pour ce qui est de la reconnaissance d'une entité "périmètre de la Convention alpine", et, en matière de taxation, en acceptant à la fois le principe d'une taxe générale de transit alpin pour le financement d'infrastructures ferroviaires nouvelles et d'une taxe de dissuasion ou d'orientation modale pour favoriser le transfert de la route vers le rail.

(b) Dispositions préconisées en politique intérieure

Ce sont notamment : 1. affirmation, auprès des services centraux et décentralisés (de l'Etat), d'une politique alpine des transports terrestres ; 2. proposition de création d'une "mission alpine" chargée de l'avancement du protocole transport de la Convention alpine et d'un rôle incitatif permettant la prise en compte de la spécificité montagnarde dans les études générales sur "transports et environnement" ; 3. application sur le sol national, quand il est seul concerné, de certains principes que l'Etat pourrait préconiser au cours de négociations intra ou extra-européennes.

L'analyse "technique" de Jean Sivardière, Président de la FNAUT : "Le rapport Brossier : une réflexion novatrice mais inachevée"

De l'excellente analyse (à paraître dans *Combat Nature*) que Jean Sivardière nous a aimablement communiquée, citons les quelques appréciations qui suivent.

"Après les rapports Legrand (1991) et Besson (1993), le rapport Brossier, qui a procédé à un réexamen des grands projets alpins d'infrastructures de transports : liaison ferroviaire Lyon-Turin, axe autoroutier Nord-Sud A51, tunnel routier franco-italien du Mercantour (rebaptisé tunnel de la Lombarde), et desserte des Alpes-Maritimes par l'autoroute A8bis (rebaptisée A58), représente une étape importante et novatrice de la réflexion de l'Etat.

À l'actif des travaux de la mission, sont portés : la prise ne compte des contraintes environnementales... ; la volonté évidente d'adapter les réalisations aux besoins réels en évitant les surinvestissements et en améliorant en priorité les infrastructures existantes ; l'analyse détaillée des choix techniques et politiques de nos voisins italiens, suisses et autrichiens ; l'approche intermodale comme elle aurait dû l'être depuis le vote, fin 1982 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) dont l'article 14, jamais respecté, impose la comparaison systématique des possibilités de chaque mode de transport si une infrastructure nouvelle est envisagée sur un itinéraire donné."

La revue, détaillée et critique, qu'il fait des propositions techniques du rapport Brossier conduit le président de la FNAUT à formuler que : "caractérisée par son réalisme financier, la démarche de la mission apparaît comme inachevée, à mi-chemin entre le conformisme routier traditionnel de l'administration et la remise en question inhérente au développement durable..."

Le rapport Brossier, par ses recommandations de prudence, aura peut-être une influence bénéfique sur les choix futurs de l'Etat. Aux défenseurs de l'environnement de tirer parti de ce travail novateur, en reprenant ses avancées mais en soulignant aussi ses limites et ses lacunes : une limitation plus stricte des investissements routiers et un choix plus net en faveur du ferroviaire permettraient de maîtriser les problèmes plus rapidement et plus durablement."

Le rapport Brossier et le secteur maralpin

L'abondance des matières dans le présent numéro ne nous permet pas de traiter ici cet important volet de l'analyse du rapport Brossier

Ce thème sera analysé, exposé et commenté lors de notre réunion de rentrée du mardi 13 octobre

LIVRE BLANC SUR LES LIGNES FERROVIAIRES DU COL DE TENDE

Depuis les adhésions croisées de Pro Natura Cuneo et du GIR Maralpin, une étroite collaboration s'est instaurée entre les spécialistes infrastructures des deux associations sur le thème de la mise à niveau de l'axe transfrontalier de la Roya (route et ligne ferroviaire du Col de Tende).

Elle a permis de disposer (avec l'aide notamment de Legambiente Torino) de données suffisantes pour l'élaboration d'un diagnostic et d'une stratégie de valorisation des lignes ferroviaires, tous deux présentés par le GIR Maralpin en janvier 1998 au SIDELT [cf. *Bulletin GIR n°9*].

Une complète unité de vues s'en étant ensuivie [à l'occasion notamment du congrès Initiative Transport Europe (ITE) à Torino, en février 1998], le 18 mai 1998, le Secrétariat de CIPRA-Italie informait le GIR Maralpin qu'il était disposé à financer une publication bilingue sur ce thème.

C'est dans cette perspective que le GIR Maralpin a pris l'initiative d'organiser, à Ventimiglia, le 24 août 1998, en concertation avec Pro Natura Cuneo et sous les auspices de CIPRA-Italia et de CIPRA-France, une rencontre de formalisation du projet.

Les conclusions de cette réunion, qui a fait l'objet d'un compte-rendu détaillé (à la disposition de nos adhérents), sont les suivantes :

- le *Livre Blanc*, qui fera l'objet de deux éditions, française et italienne, traitera des lignes de chemin de fer du Col de Tende [ligne (Torino)-Cuneo-Breil-Ventimiglia et ligne Nice-Sospel-Breil], et visera à faire connaître les réelles potentialités de ces lignes et le rôle qu'elles peuvent jouer en faveur du développement durable dans les Alpes, et tout particulièrement en région maralpine ;
- le *Livre Blanc* se présentera comme une synthèse d'une série de *dossiers techniques*, de caractère plus académique, à élaborer au préalable ; ces *dossiers techniques*, dont deux sont presque achevés, sur lesquels se fondera la validité de l'analyse
- la réalisation des *dossiers techniques* et du *Livre Blanc* est entièrement confiée au GIR Maralpin qui sollicitera les concours externes éventuellement nécessaires ; la publication du *Livre Blanc* pourrait s'effectuer sous le double égide de CIPRA-Italia et de CIPRA-France.