

**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 : 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON - Tél/Fax : (33) 04 93 35 35 17
Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr

Paris 17-19 février 2003

Procès verbaux d'audiences

Claude Brulé – Jacques Molinari

Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (CSSPF)

Entretien avec M. Philippe DOMERGUE, Chargé de mission [Lundi 17 février 2003 – 15:30] (JM)

Objet de l'entretien : Recueil d'informations sur les activités du CSSPF

Depuis plus de deux années, le Bulletin du GIR et ses Infos sont diffusés aux membres connus du CSSPF

Informations recueillies

- L'existence du CSSPF sera reconduite (un décret le concernant est attendu) ; le nouveau président sera probablement M. Michel Bouvard, député de Savoie
- Le CSSPF donne avis sur les schémas de services collectifs
- Documentation – Remise de trois études CSSPF ("Bilan de la réforme des chemins de fer britanniques" ; "Évaluation de la réforme du transport ferroviaire français" ; "Guérir notre système de transport") [réciproquement, envoi le 20.02.03 par le GIR (à titre confidentiel) de pièces du Livre Blanc] – Publication à suivre : Revue Transports
- Diffusion prochaine d'une étude sur les coûts externes des transports
- Le CSSPF sera probablement en charge des "États généraux de la régionalisation"

Réseau Ferré de France (RFF)

Entretien avec M. Jean CALIO, Chargé d'études au Pôle prévisions et modèles

[Lundi 17 février – 18:00] (JM)

Objet de l'entretien : Reprise de contact avec la Direction nationale de RFF

Ce contact a été établi sur la suggestion de M. Philippe Domergue (CSSPF) de joindre de sa part M. de Tréglodé, Directeur du développement. En l'absence de ce dernier, la demande a été retransmise vers M. Ayoun, Chef du Service Etudes économiques (absent), puis vers M. Calio

Informations recueillies

- M. J.-J. Casassus est toujours Chef de Division ; il est en charge du tunnel de base
- M. Roland Leclerc est Chef de projet PACA

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (METLTM)

Cabinet de M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux Transports

Audience de M. Pierre FIGUIERAS, Conseiller technique Transports ferroviaire et fluvial

[Mardi 19 février 2003 – 11:00] (Cl. Brulé ; JM)

A cette audience, le GIR avait associé Michel Fourcade, Secrétaire du Groupe interassociatif Transports Montagne qui en a rappelé les travaux (notamment l'ouvrage "Transports en Montagne – Sortir de l'impasse" publié en 1997 par le MATE) et dont la participation a permis d'inscrire la démarche du GIR dans un cadre de très large concertation

N.B. Pour la clarté du compte rendu, les questions abordées ou traitées au cours de l'audience ont été réorganisées par thèmes.

1. Les conceptions gouvernementales en matière de stratégie et de politique de transport ferroviaire

1.1. Les besoins en infrastructures et le financement

Le Conseiller présente un tableau général de la situation en matière de projets d'infrastructures

(1) Grands projets et dégagements d'itinéraires

- TGV Est

- Bordeaux (second axe de transit national)
 - Branche Est du TGV Rhin-Rhône
 - contournement de Lyon
 - contournement de Nîmes-Montpellier
- (2) Contrats de plan à assumer, dont pour la Côte d'azur seulement :
- Cannes-Grasse
 - Ligne littorale

et considère que la mise en oeuvre de tous ces projets implique à elle seule tous les moyens de financements disponibles sur une durée de l'ordre de 15 à 20 ans.

1.2. La situation du fret ferroviaire

Elle se caractérise par une perte régulière de marché tout en conservant une part supérieure à celle d'autres grands pays européens : tandis que la productivité de la route s'accroît de 2 % par an, celle du rail s'amenuise ou stagne, l'écart se creusant (ainsi, le fret SNCF a-t-il perdu 200 millions d'Euros en 2000 et 400 millions en 2001).

Selon le Conseiller, la seule solution pour que s'opère un transfert modal réside dans la RPLP suisse.

1.3. La réflexion du Gouvernement

Cinq études ont été entreprises et être très rapidement disponibles :

- Audit sur le projet d'une redevance routière pour le financement des infrastructures ferroviaires (cet audit sera complété par une petite évaluation de la DATAR)
- Rapport sur la réorganisation du fret SNCF (Sénateur Hennel et M. Gerbault)
- Etude sur le cabotage maritime (Henri de Richemont)
- Conséquences de l'ouverture à la concurrence (étude sur les)
- Rapport du Commissariat général au Plan sur le transport combiné.

Cette réflexion sera couronnée par un débat au Parlement

2. Les traversées de massifs

Aux questions posées par ses trois interlocuteurs, le Conseiller fournit des réponses extrêmement précises quant aux décisions prises.

2.1. Grands projets

(a) Pyrénées orientales

- La liaison Perpignan-Figueras *est acquise*

(b) Alpes

- Lyon-Turin doit être *phasé et retardé* en raison de son coût. Du fait des réserves de capacité (50 %) subsistant sur la section sommitale, les investissements doivent être portés sur le goulet d'étranglement des Bauges et de la cluse de Chambéry, et, en conséquence, sur *la réalisation du tunnel de Chartreuse*.

2.2. Valorisation de l'existant

La volonté du Gouvernement est de tirer parti des capacités maximales des lignes existantes ou à réouvrir. Le traitement des cinq franchissements nord (depuis Strasbourg-Bâle) sera le suivant :

- Belfort-Delle : *réouverture des 15 km* dans le cadre de la liaison du Rhin-Rhône avec la Suisse
- Dijon-Vallorbe : *accroissement de capacité*
- Bourg-Bellegarde ("Karpathes") : *validé*
- Evian-St. Gingolf ("Tonkin") : non retenu (acheminements trop compliqués)
- Modane : mise à gabarit des tunnels et efforts de conviction pour Modalhor (désormais validé par expertise suisse).

3. Le secteur sud-alpin et méditerranéen

Selon le GIR, non seulement, il n'y est pas tenu assez compte :

- de l'énormité du trafic de transit international poids lourds et de sa croissance soutenue,
- du sous-développement de la conurbation azuréenne en infrastructures ferroviaires (trois fois inférieur à celui du restant de la population française),

mais encore, quelques dispositions prises localement ou régionalement vont à l'encontre des orientations nationales.

3.1. Le projet ferroviaire du Montgenèvre

Le Conseiller considère ne pas devoir accorder d'attention à ce projet et semble partager le point de vue du GIR (anachronisme de l'infrastructure envisagée et coût démesuré de son exploitation) sur cette question.

3.2. Les franchissements ferroviaire et routier de Tende

(a) Tunnel routier

J. Molinari fait remarquer que les préoccupations financières évoquées ci-avant devraient aussi affecter les budgets routiers, et prend pour exemple le tunnel routier de Tende (en doublon avec la ligne ferroviaire) dont la partie française, préférant favoriser le percement d'un nouvel ouvrage de 800 millions de francs, a refusé le réalésage proposé naguère par le Directeur des routes italiennes (Président de l'ANAS) qui en annonçait le financement sur une section probatoire de 250 m.

Le Conseiller doute que cette solution de sécurisation, comme les autres solutions évoquées par le GIR, puissent encore être soutenue par les autorités italiennes.

(b) La ligne de Tende à propos du récent accident ferroviaire

En réponse aux questions que M. Figueras se pose sur la ligne de Tende à propos de l'accident qui vient de s'y produire, J. Molinari précise que la commande et signalisation de l'itinéraire concerné relèvent bien de la SNCF et

que la valorisation fret et la sécurisation (l'accident eut pu être catastrophique en cas d'embrassement des carburants des motrices diesel) sont subordonnées à la réélectrification de 63 km de ligne (dont le coût est largement inférieur à la moitié de celui d'un nouvel ouvrage routier).

Le Conseiller indique alors qu'il demandera à RFF d'examiner les documents élaborés par le GIR à ce sujet.

3.3. Le transit fret circumméditerranéen

Le GIR appelle l'attention sur l'apparent désintérêt de la SNCF sur le trafic circumméditerranéen, désintérêt affiché par l'abandon d'un projet franco-italien Interreg IIIB Médoc, alors que FS et RENFE viennent de convenir d'un accord bipartite en ce sens dans la perspective de la prochaine libéralisation.

Le Conseiller évoquant les difficultés d'acheminement littorales (et les résultats qu'il attend de l'étude "Cabotage"), le GIR fait état des accroissements de capacité réalisés et en cours en Italie et de la solution fret/voyageurs qu'offre la réouverture/modernisation de la ligne Carnoules-Gardanne. *Cette proposition a l'agrément de M. Figueras.*

3.4. Le TGV Méditerranée

A l'évocation de l'engouement récent en faveur d'un TGV vers Nice et des propositions GIR (phasage avec priorité à la section azurée pour dédier la ligne actuelle aux dessertes urbaine et régionale, mixité des sections de lignes nouvelles, utilisation transitoire de Carnoules-Gardanne), le Conseiller souligne le grand intérêt qu'accordent SNCF et RFF à ce projet économiquement fort rentable, mais considère devoir :

- prendre en compte un déplacement de l'aéroport de Nice (en raison de sa saturation prévisible et des risques afférents),
- exclure de l'étude l'aire azurée (les coûts d'une LGV de pénétration pouvant avoir un effet dissuasif pour l'avenir du projet),
- recueillir auprès de l'ensemble des partenaires principaux (les communautés urbaines de Marseille, Toulon et Nice) leurs desiderata précis quant aux services attendus d'une LGV.

Il considère que l'ensemble de la question relève d'un débat public devant se dérouler après les élections régionales.

Ministère de l'Écologie et du Développement durable (MEDD)

Direction de la Nature et des Paysages – Mission Internationale

Entretien avec M. Tahar OU RABAH, Chargé de mission [Mardi 18 février – 13:00] (Cl.B ; JM)

Objet : Convention alpine et son Comité de suivi

- Les prochaines ratifications de protocoles n'étant pas programmées avant la fin du printemps, la prochaine réunion du Comité de suivi ne peut être fixée
- Le GIR *est invité à adresser un dossier pour la prise en considération de sa candidature au Comité.*

Ministère de l'Écologie et du Développement durable (MEDD)

Direction des Études économiques et de l'Évaluation environnementale (D4E)

Entretien avec M. Jean-Marie BERTHIER, Chargé de mission Vélo [mardi 18.02 – 14:30] (Cl.B ; JM)

Informations recueillies

- Budget Voies vertes de PACA : 4 millions Euros
- L'actuel Chargé de mission Vélo ne représente stricto sensu que le MEDD ; la mission nationale à constituer devrait réunir un représentant de chacun des 4 ministères concernés [Équipement, Environnement, Tourisme, urbanisme (?)]
- M. Berthier réunira le 26 février les différents correspondants vélo identifiés dans les administrations centrales :
 - Tourisme : M. Sébastien BAHOLET
 - Direction des Routes : X
 - DGU Urbanisme habitat (?)
 - DTT
 - Conseil général des Ponts : M. Hubert PEIGNÉ (?)

en vue de la préparation de la constitution de la mission nationale [dont la création avait été annoncée par l'État dans sa circulaire interministérielle du 31 mai 2001 (NdR)]

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (METLTM)

Direction des Affaires Économiques et Internationales (DAEI) - Mission Alpes

Entretien avec M. François BOUTTES, Chargé de Mission [Mardi 18 février – 17:30] (Cl.B.; JM)

Le point de vue de la Mission Alpes sur les transits

- Le trafic de transit à travers les Pyrénées représente certes *le double* du trafic à travers les Alpes franco-italiennes, mais *la moitié* de celui traversant l'ensemble des Alpes relatif à la péninsule italienne.
- L'analyse des trafics à travers les massifs alpin et pyrénéen fera l'objet du second numéro de "Transports Alpains" des "Dossiers DAEI". L'analyse est aisée pour les Pyrénées (échanges péninsule ibérique/reste de l'Europe),

tandis qu'elle est fort complexe pour les Alpes où, à l'échelle européenne, d'importants déports peuvent se produire le long de la barrière alpine au gré des incidents nombreux et quelquefois durables affectant des franchissements manquant de "robustesse".

- Ainsi, l'évolution des trafics nord-alpins franco-italiens ne reflète-t-elle pas sa nature intrinsèque : l'ascension forte constatée il y a quelques années résulterait en fait d'un déport temporaire à travers la Franche-Comté d'un trafic nord-sud devant naturellement transiter par les Alpes suisses, et l'apparente stagnation des trafics dans les Alpes françaises du Nord remarquée par le GIR correspond à la relocalisation de ce trafic sur la Suisse.
- Quatre grands flux traversent la France
 - Circumméditerranéen (Catalogne-Vintimille)
 - Diagonal SE-NO (Catalogne-Allemagne via Vallée du Rhône)
 - Diagonal NO-SE (Manche-Modane)
 - Atlantique Nord-Sud (Pays Basque-Belgique)auxquels devrait se surimposer un axe volontariste d'aménagement du territoire
 - Est-Ouest (Vendée-Rhône-Alpes) qui tirera sans aucun doute parti de l'"Autoroute des présidents"

Le point de vue de M. François Bouttes sur le cabotage maritime en Méditerranée

La Méditerranée occidentale, et particulièrement les Golfes du Lion et de Gênes, sont le siège d'épisodes météorologiques violents et imprévisibles affectant fortement la navigation, lesquels entraînent :

- des surcoûts d'arrimages des chargements,
- des aléas d'acheminement pénalisant la régularité,

et auront sans doute pour effet de restreindre les potentialités de trafic à certaines catégories de marchandises.

Une étude de vulnérabilité est en cours (?) à entreprendre (?).

Autres informations recueillies

- La nomination de M. Noël LEBEL au poste de Secrétaire de la Convention alpine à Innsbruck/Bolzano l'est au titre d'un intérim de deux années (en raison des droits à retraite de l'intéressé)
- Le successeur de M. Lebel, en tant que Secrétaire général à la Mission Alpes, serait Mme MEAUX (Mme Martinand)
- *Le Livre Blanc fera l'objet (en 1994) d'un numéro spécial du magazine de la Mission Alpes dont le premier numéro vient d'être consacré au trafic à travers la Suisse et dont les deux suivants sont programmés ; c'est dans cette perspective que sa rédaction doit être finalisée (ce travail sera financé).*

Ministère de l'Écologie et du Développement durable (MEDD)

Cabinet de Madame Roselyne Bachelot-Narquin, Ministre

Audience de Madame Catherine FERREOL, Conseillère technique Aménagement et Urbanisme

[Mercredi 19 février 2003 – 10:30] (Cl.B ; JM)

Objet : Présentation du GIR

La Conseillère, bien qu'ayant été nommée quelques jours auparavant, a bien voulu accepter cette audience de présentation, en dépit de sa très bonne connaissance des activités du GIR (pour avoir succédé au poste de M. Claude Brulé lors de son départ du Ministère, et par son suivi de notre Bulletin et de nos travaux).

- *La Conseillère suggère au GIR de postuler à l'agrément au titre de l'article L. 141-1 pour les associations exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national ; il sera fait meilleur accueil à cette candidature.*
-