

La nouvelle politique française des transports dans les Alpes **Une position de plus en plus affirmée en faveur de transports soutenables**

Les quelques divines surprises (à savoir la prise en compte d'une partie de nos analyses) révélées par l'exégèse du Rapport Brossier (à laquelle s'est livré notre Bulletin dans ses numéros 10/11 et 12/13), ont longtemps pu paraître illusoire face à l'obstination des promoteurs des projets autoroutiers pharaoniques maralpins, au point que Cipra-France, s'inquiétant de la friilosité jusqu'alors affichée par les représentants français dans les négociations sur le protocole transports de la Convention alpine, questionnait sur ce point le 25 mars 1998 notre ministre des transports. Sa réponse, le 10 juillet de la même année, aussi inattendue qu'inespérée laissait pourtant certains d'entre nous dubitatifs. Jean-Claude Gayssot, y annonçait en effet *"une action volontaire en vue de réorienter les transports dans le sens d'une plus grande durabilité... en intégrant une internalisation des coûts externes et d'aménagement du territoire... se traduisant par une redéfinition de la position française... la rapprochant des préoccupations de l'Autriche avec laquelle nous défendons la notion de zone sensible"*.

Les derniers doutes, s'il en était, sur la volonté de nos autorités de promouvoir une nouvelle politique en matière de transports dans les Alpes semblent pouvoir être aujourd'hui levés à la lecture des récents documents officiels dont nous citons ci-après quelques extraits les plus significatifs. Certes, la catastrophe du Mont-Blanc aura indiscutablement contribué à précipiter et surtout à conforter certaines prises de position. Cependant, que les sceptiques qui n'accordent ni crédit ni pérennité aux engagements politiques se rassèrent : l'ampleur des risques malheureusement attestée récemment par un second tragique accident imposera, pour tout nouveau projet de long tunnel routier (et le projet Mercantour aurait été de loin le plus démesuré d'entre eux), des dispositifs de sécurité (galerie de secours notamment) tels qu'ils en renchériraient le coût de manière rédhibitoire.

Ce projet ainsi condamné, tant sur le plan juridique qu'économique, veillons à remettre à son tour en question l'ensemble de ses ramifications (GLAT Digne-La Mescla, 202 bis, la "passante" [nouvelle version de l'A58, ex-8bis], et, bien évidemment, le néo tunnel routier de Tende [cf. notre Bulletin précédent]), pour procéder enfin à une analyse critique des errements passés et à une réflexion approfondie sur le devenir durable de notre si fragile région.

Le Conseil des ministres du 26 mai 1999 "La sécurité dans les tunnels"

A l'issue du Conseil des ministres qui s'est tenu le 26 mai 1999 et portait sur les décisions prises après la catastrophe du Tunnel du Mont-Blanc, communication a été faite d'un texte reproduit en partie ci-après.

"Dans l'objectif d'un meilleur partage entre le rail et la route, les investissements sur la voie ferrée existante par le tunnel du Mont-Cenis seront accélérés. Le développement du transport combiné et du ferroutage sera encouragé de manière à accroître la part du marché fret ferroviaire dans les zones sensibles comme les Alpes et les Pyrénées. La réalisation d'un nouveau franchissement ferroviaire entre Lyon et Turin sera accélérée et, à cet effet, des décisions seront prises au sommet franco-italien de 2000...

Accélérer la mise en œuvre d'un meilleur partage des modes de transport, notamment au profit du rail. Le transport routier devra prendre en charge, de façon progressive et modulée, une part croissante de ses coûts directs et externes. Les ressources nouvelles ainsi dégagées permettront d'améliorer la sécurité et d'accélérer les investissements ferroviaires...

Enfin, les mesures proposées nécessitent une coordination à l'échelle de l'espace européen et du massif alpin. A cet effet, la France déposera un mémorandum auprès des instances européennes pour proposer des mesures permettant d'améliorer la sécurité des véhicules et de mieux organiser le trafic de transit, notamment dans les zones sensibles."

Le volet transports du sommet franco-italien du 24 septembre 1999

Ce sommet est le troisième dont nos Bulletins rendent compte [cf. nos numéros 8 (février 1998) et 12/13 (septembre-novembre 1998)].

Le relevé de conclusions sur le volet transports de cette XIXème consultation, signé par Messieurs Tiziano Treu, ministre des Transports et de la Navigation, et Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des transports et du Logement, ne comporte que deux titres, ainsi libellés :

§ Après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, les gouvernements français et italien entendent tirer toutes les conséquences, en termes de sécurité et de transfert de fret de la route vers le rail.

§ Un nouvel élan est donné à la coopération bilatérale entre la France et l'Italie, les deux gouvernements réaffirmant leur détermination à réaliser le plus rapidement possible le projet de tunnel ferroviaire entre Lyon et Turin.

Dans ce second chapitre, les ministres, en rappelant les actions entreprises sur la ligne actuelle de Modane pour y améliorer l'acheminement du fret, "demandent à la Commission intergouvernementale (CIG) d'achever et de compléter le programme triennal engagé en 1998 de façon à ce que tous les éléments soient réunis pour prendre, lors du prochain sommet du second semestre 2000, en fonction des objectifs à atteindre aussi bien en matière de fret que de voyageurs (ligne à grande vitesse), les décisions définitives". Ils demandent également à la CIG "d'examiner avec un soin particulier les solutions techniques permettant de répondre aux préoccupations environnementales exprimées par les collectivités des vallées concernées, tout en préservant les performances de la liaison ferroviaire."

Ce relevé de conclusions appelle une double remarque : hormis la sécurisation et la remise en état du tunnel du Mont-Blanc, il ne fait plus aucunement état des autres projets ou aménagements évoqués en 1998, qu'ils soient routiers (Mercantour, Tende, Montgenèvre) ou ferroviaires (Tende et la ligne littorale). Ces omissions semblent attester la forte volonté des deux gouvernements de mener à bien la réalisation du seul projet, celui du grand tunnel de base, qui puisse donner sur le long terme au rail un avantage décisif sur la route, volonté marquée par la décision des deux ministres de se rencontrer en mars prochain à Modane "pour s'assurer que les décisions prises sont mises en œuvre dans les délais prévus, et notamment pour permettre une prise de décision définitive au prochain sommet sur la nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin".

Proposition de mémorandum concernant les problèmes de transport dans les Alpes

(Proposition gouvernementale, émanant du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, à soumettre aux instances européennes)

Conformément à la décision prise en Conseil des ministres le 26 mai 1999 [cf. supra] le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement s'est acquitté le 13 septembre 1999 de l'élaboration de la proposition de mémorandum sur les problèmes de transport dans les Alpes, à déposer auprès de la Commission européenne. Ce mémorandum, dont l'intérêt est considérable, ne pouvant être reproduit in extenso, n'en sont transcrits ci-après les grandes lignes ainsi que quelques extraits.

(1) Se fondant sur les dernières estimations (1998) qui prévoient sur les vingt prochaines années une croissance de 80 % du tonnage de marchandises traversant les Alpes, le mémorandum considérant

- "qu'en raison des nuisances que le transport routier entraîne dans cette zone particulièrement sensible, ...cette croissance ne doit pas se faire
- "que le développement du trafic alpin provoque des effets pervers sur le plan de l'environnement, de la qualité de la vie et même du développement économique local", au bénéfice de ce seul mode",
- "que les flux de transport dans cette région intéressent l'ensemble de la Communauté et des pays qui postulent à l'adhésion",

et rappelant in extenso [cf. encadré ci-infra] les termes de l'article 2, alinéa 2 § j de la Convention alpine signée par les pays alpins et la Communauté européenne, estime qu'il revient à la Communauté européenne de prendre, sans attendre l'accord sur son protocole d'application (protocole transports), des mesures permettant d'infléchir ces tendances.

(2) Après avoir présenté les mesures réglementaires et techniques relevant de l'intervention communautaire et susceptibles d'améliorer la sécurité dans les tunnels routiers et ferroviaires, le mémorandum expose les mesures à prendre "pour encourager le transfert du trafic routier vers le rail" :

- mise en place d'une offre supplémentaire de transport ferroviaire... "nécessitant l'intervention de financements publics (communautaires et nationaux) ainsi que privés" ;
- développement de voies alternatives, notamment maritimes, et même encouragements à la limitation de la croissance du transport ;
- internalisation des coûts externes pour meilleure prise en compte... "des nuisances environnementales et rééquilibrage du trafic entre modes. Cet objectif revêt une acuité particulière pour les traversées alpines. La directive 99/62 offre certes des possibilités en ce sens, qu'il convient d'utiliser au mieux, mais qui apparaissent insuffisantes pour assurer une véritable internalisation des coûts... La Commission pourrait en conséquence soumettre une proposition d'adaptation de cette directive permettant d'aller plus loin dans le sens d'une taxation du trafic routier à travers les Alpes en raison du danger réel pour la sécurité qu'il représente et des dommages à l'environnement qu'il occasionne. Les ressources ainsi dégagées pourront être mobilisées, plus que ne le prévoit la présente directive, au bénéfice du financement du développement des infrastructures ferroviaires de transit dans les Alpes."

(3) Revendiquant "une solidarité européenne accrue pour l'équipement des Alpes en matière d'infrastructures de transport" et "une priorité au financement des projets ferroviaires alpins", le mémorandum considère légitime l'instauration d'un système global de régulation du trafic poids lourds couvrant la totalité des Alpes", des mesures "de dissuasion... par combinaison d'un ensemble de dispositions... (telles des) mesures de contingentement (Ecopoints autrichiens)" et des mesures de suivi, notamment par "le système d'observation et d'information des Alpes (SOIA) mis en place dans le cadre de la Convention alpine".

La Convention alpine et les transports (Rappel)

L'article 2, alinéa 2, § j de la Convention alpine, signée en 1991 par l'ensemble des 7 pays alpins et la Communauté européenne, et, en 1999, ratifiée par tous, stipule que pour atteindre l'objectif de protection des Alpes visé à son article 1^{er}, dans le domaine des transports "les parties contractantes prennent des mesures appropriées, notamment en vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par le transfert sur voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché sans discrimination pour des raisons de nationalités".

Ce thème des transports doit faire l'objet d'un protocole d'application (Protocole Transports) dont l'élaboration est en discussion depuis plusieurs années [cf.infra].

L'élaboration du Protocole Transports de la Convention alpine – Les nouvelles positions françaises

Dans le cadre de la préparation des réunions du Groupe de travail Transports et de la 14^{ème} séance du Comité permanent de la Convention alpine des 20-22 octobre, présentation a été faite au Comité de suivi [aux débats duquel participe Cipra-France (et par voie de conséquence le GIR Maralpin)] des nouvelles propositions françaises relativement au protocole Transports.

Ces propositions innovent sur un grand nombre de points, à savoir notamment :

- la reconnaissance de la nécessité d'adopter des stratégies et des mesures coordonnées et concertées à l'échelle de l'arc alpin ;
- l'introduction d'une série de notions et de principes ("zones sensibles", "transports écologiquement viables", "principe de précaution", "principe de pollueur-payeur", "indicateurs de qualité adaptés aux conditions spécifiques des régions alpines", etc.) ;
- mise en place de mesures renforcées contre les nuisances sonores, etc.

Déplacements doux – Véloroutes et Voies Vertes

1. L'implication du GIR Maralpin dans la réflexion générale sur la promotion des VVV

L'implication du GIR Maralpin dans les réflexions sur l'aménagement du territoire ayant appelé l'attention de la Déléguée Vélo du Ministère de la Jeunesse et des Sports, c'est à l'instigation de cette dernière que le GIR a pu participer, le 6 novembre 1998, aux premières rencontres (colloques et journées d'études) organisées par l'Association Européenne des Voies Vertes (AEVV) et par l'Association française de développement des véloroutes et voies vertes (AF3V), récemment fondées avec le soutien et la participation du Comité interministériel de suivi vélo.

Cette participation du GIR Maralpin, poursuivie en juin 1999 aux journées d'études AEVV & AF3V de Buxy (1-2 juillet), lui a valu d'être coopté *Relais local* pour les départements 06 & 83 de cette coordination, laquelle couvre à ce jour pratiquement l'ensemble du territoire national.

2. Premières actions vélo du GIR Maralpin

L'adoption par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 15.12.1998, d'un schéma national de véloroutes et voies vertes, élaboré en concertation avec l'AF3V et comportant deux itinéraires intéressant directement la zone maralpine, l'un régional (Nice-Grenoble), l'autre international (Aix-Ligurie, offrait d'emblée un cadre institutionnel favorable à des initiatives du GIR.

(a) Création d'un groupe de travail transfrontalier Côte d'Azur (Paca) – Imperia (Ligurie) – Cuneo (Piémont)

Anticipant sur les décisions annoncées du CIADT, le Bureau du GIR prenait l'initiative de créer, avec nos partenaires de Pro Natura Cuneo, un groupe de travail transfrontalier.

Les premiers thèmes de travail de ce groupe, créé le 19.11.1998 à Ventimiglia, sont :

- l'étude d'itinéraires, et notamment internationaux (a) littoral circumméditerranéen et (b) nord-sud entre le Piémont et les deux Riviera ;
- l'étude des cadres légaux, italien, français et communautaire, d'aménagements d'infrastructures de déplacements doux.

Ces réflexions ont déjà débouché en Province de Cuneo sur l'adoption, le 26 avril 1999, par le Conseil de Province, d'un programme provincial de 668 km de pistes cyclables élaboré avec la coopération de nos membres associés piémontais.

(b) Domaine régional PACA et départemental 06

Le GIR Maralpin, qui s'était jusqu'alors appliqué à formuler le souhait d'une prise en compte novatrice des déplacements doux, dans toutes les instances auxquelles il a été invité à participer (Etude intermodale 06, Groupes de travail de la DTA 06, Schéma de services collectif Transport PACA, etc.), pourra désormais entreprendre, avec l'appui de l'AF3V et du Comité de suivi Vélo, des actions plus concrètes.

Un première démarche a été effectuée en Juillet auprès du Président de la Communauté de communes Carros-Gattières-le Broc pour susciter l'intérêt d'un projet d'une voie verte le long de la basse Vallée du Var, premier maillon de l'itinéraire national vers Grenoble

Important ! Les lecteurs en possession d'une adresse électronique (e-mail) sont priés de bien vouloir nous la communiquer par cette voie