

L E S L I A I S O N S
* * * * *

T R A N S A L P I N E S
* * * * *

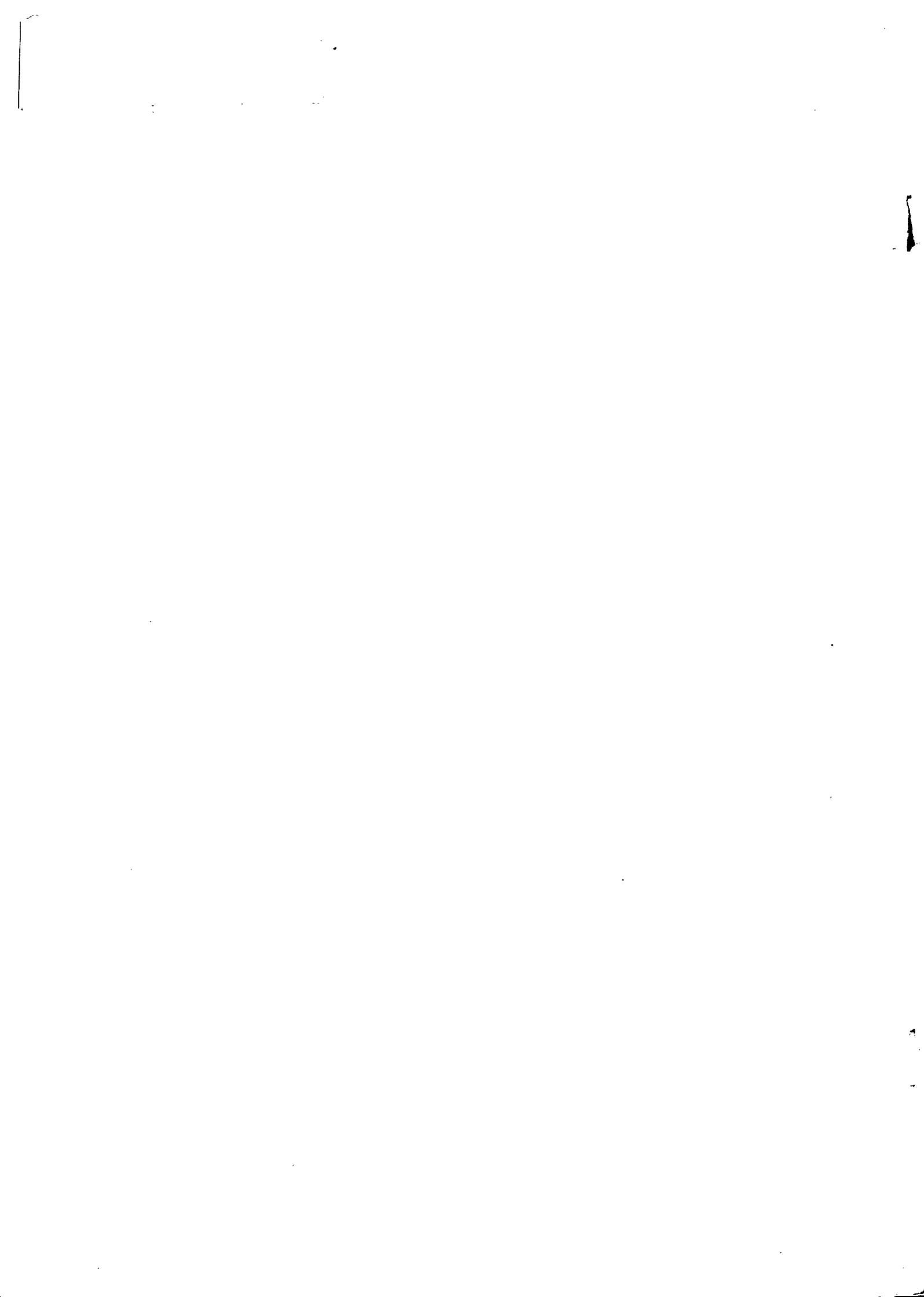
R A P P O R T A

M O N S I E U R L E M I N I S T R E

D E L ' E Q U I P E M E N T , D E S T R A N S P O R T S

E T D U T O U R I S M E

LOUIS BESSON



La FRANCE est placée par la géographie au centre de l'EUROPE Occidentale. Elle est ainsi au plan des transports une plaque tournante dans les échanges de biens et de personnes entre les divers pays de l'Union Européenne. Elle n'est cependant pas le centre de gravité démographique et économique de l'Europe de l'Ouest et, devant l'inéluctable extension de celle-ci vers l'Est, elle se doit de réagir pour maîtriser autant que faire se peut ses handicaps.

En effet la géographie a voulu que des barrières naturelles -qui sont aussi des richesses inestimables- viennent altérer un potentiel remarquable. La Manche, les Pyrénées et l'Arc Alpin, de NICE à GENEVE, constituent des obstacles à la commodité des déplacements. Le tunnel sous la Manche, liaison multimodale exemplaire, apportera dans les prochains mois une amélioration considérable aux relations avec la GRANDE-BRETAGNE. La FRANCE sera ainsi bientôt bien reliée au marché anglo-saxon par autoroute et par chemin de fer à grande vitesse mais, si des décisions ne sont pas prises rapidement, sa vocation de fédérateur des solidarités de l'EUROPE latine sera compromise par les insuffisances des dessertes terrestres vers l'ESPAGNE et surtout vers l'ITALIE.

Les ALPES constituent donc aujourd'hui pour la FRANCE un enjeu capital car il ne s'agit plus seulement d'un problème d'aménagement du territoire de l'extrême SUD-EST de l'hexagone mais, largement, de la place future de la FRANCE dans l'EUROPE.

Les analyses et propositions du présent rapport sont à cet égard à rapprocher des Rapports SMIT-KROES, PISANI, BOURDILLON, CARRERE comme des travaux du Commissariat Général au Plan ou de R. BRUNET, dans le cadre du G. I. P. RECLUS, dont elles ont intégré certains apports.

*

* * *

LES ALPES FRANCO-ITALIENNES ET L'EUROPE

Le présent rapport, issu d'une mission instituée par Monsieur le Ministre Jean-Louis BIANCO (annexe n° 1) et confirmée par Monsieur le Ministre Bernard BOSSON (annexe n°2), s'inscrit dans un contexte dont il est nécessaire de rappeler certaines données.

Au plan des transports de marchandises -sous l'effet conjugué de diverses causes que l'on évoquera plus avant- l'Arc Alpin (de NICE à VIENNE) se trouve franchi par un trafic croissant et de plus en plus routier.

Ainsi 50 millions de tonnes de fret étaient acheminées en 1980, 62 millions de tonnes en 1987 et sans doute plus de 70 millions de tonnes en 1992.

En 1980 le fer l'emportait sur la route avec respectivement 27 à 23 millions de tonnes transportées.

Sept ans plus tard une inversion majeure s'était déjà produite avec 26 millions de tonnes pour le rail et 36 millions de tonnes pour la route... et cette tendance ne fait que se poursuivre !

Face à cette évolution on connaît les réponses actuelles et les grands projets des deux pays extra-communautaires que sont la SUISSE et l'AUTRICHE.

La FRANCE doit, elle aussi, être à la hauteur des enjeux car pour les équilibres fondamentaux de l'EUROPE du XXIème siècle, il ne serait pas bon que l'ALLEMAGNE -par les axes BALE/MILAN ou MUNICH/VERONE- ait l'exclusivité des principales relations européennes NORD/SUD.

Le magazine EuroBusiness (voir en annexe 3 son illustration du dossier) consacrait son numéro d'avril 1991 -il y a 18 mois à l'"Alpine impasse" et titrait "Les ALPES, la dernière frontière de l'EUROPE".

.../...

Quelques-unes des affirmations de ce magazine reflétant largement les préoccupations du transport routier, "parce qu'aujourd'hui (et probablement pour encore longtemps) il n'y a pas d'alternative efficace aux transports par la route" y est-il écrit, méritent d'être citées :

"Les ALPES sont peut-être d'une beauté saisissante mais ces montagnes puissantes, symboles de liberté et d'ouverture, constituent paradoxalement une des dernières menaces contre l'unité et l'intégration européennes.

...elles constituent une impasse géographique de dimensions monumentales pour les transports européens.

...le Marché Unique laisse entrevoir des mouvements nord/sud en toute liberté mais jusqu'à un certain point seulement car tout se grippe devant les ALPES, barrière qui -d'après certains- pourrait tout autant ralentir la liberté de mouvement que le rideau de fer en son temps.

...Aujourd'hui les ALPES sont plus que jamais un carrefour pan-européen mais aussi un problème pan-européen de première grandeur. D'ici environ 2010, ce sont près de 140 millions de tonnes de marchandises qui se bousculeraient pour traverser les ALPES entre l'EUROPE DU SUD et les pays du nord de la CEE. C'est le double de ce qui produit déjà actuellement une situation chaotique sur les principaux itinéraires de transit qui traversent les 3 pays alpins : l'AUTRICHE, la SUISSE et la FRANCE, dont deux n'adhèrent même pas au Marché Commun".

Laissons aux auteurs la responsabilité de leurs analyses mais disons clairement comment -à nos yeux- se pose aujourd'hui -et se posera pour demain- ce problème pour la FRANCE.

.../...

En direction de l'ITALIE, trois couloirs majeurs existent depuis longtemps déjà, mais chacun présente des inconvénients, en terme de distance, de temps de parcours et de pénibilité :

- La Vallée de l'ARVE

Le tunnel routier du MONT-BLANC est certes atteint jusqu'à son abord immédiat, côté français et versant Val d'AOSTE, par des voies aux caractéristiques autoroutières mais l'itinéraire est relativement long et difficile pour les poids lourds, et surtout la vallée de CHAMONIX, un des hauts lieux touristiques d'EUROPE, supporte de plus en plus mal un trafic poids lourds important et croissant.

- La Vallée de la MAURIENNE

Le tunnel routier du FREJUS sera bientôt relié à la COMBE de SAVOIE par une autoroute, mais l'itinéraire reste long et, à partir de SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, les pentes assez fortes pour les poids lourds ; son trafic croîtra sensiblement avec la mise en service de l'A 43 jusqu'à MODANE et plus encore avec celle du barreau AMBERIEU/BOURGOIN et il devrait être saturé entre 2010 et 2020, selon les perspectives de croissance économique et de tarification des transports.

La liaison ferroviaire LYON/TURIN quant à elle, bien que progressivement modernisée, reste à un niveau de qualité de service très médiocre, le meilleur temps de parcours entre LYON et TURIN étant de 4 h 06 pour 311 km !

- L'itinéraire côtier AIX-EN-PROVENCE/SAVONE

Si les relations terrestres MARSEILLE/GENES sont à peine acceptables, atteindre la métropole lombarde nécessite un détour très important ou l'utilisation d'une route de montagne par la Vallée de la DURANCE et le MONTGENEVRE. Il y a là un véritable maillon routier manquant au réseau sud-européen de transport.

.../...

Il faut enfin ajouter pour compléter l'ensemble des problèmes des traversées alpines, le relatif enclavement des HAUTES-ALPES vers l'ITALIE en raison de la barrière du Col du MONTGENEVRE, notamment l'hiver, et plus particulièrement celui de la Haute Vallée de la DURANCE avec ses grandes stations de ski vers LYON ou PARIS, en raison du passage obligé par la route du Col du LAUTARET.

La situation dans ces divers couloirs permettant les relations FRANCE/ITALIE, tout juste supportable à l'heure actuelle, va devenir critique à l'aube du XXIème siècle : en effet, sur le seul plan des transports, et sans prendre en compte les effets de la politique européenne et notamment la réduction de l'effet-frontière qui justifierait une étude spécifique, il est tout à fait certain que, si une réelle reprise économique intervenait, les trafics de marchandises et les déplacements de voyageurs reprendraient une forte croissance car celle-ci se maintenant à 3 % a été à peine freinée ces dernières années. La saturation progressive des itinéraires deviendra de plus en plus difficile à tolérer dans des zones particulièrement sensibles sur le plan de l'environnement. Sauf à pouvoir maîtriser la croissance de la mobilité des marchandises -c'est-à-dire à complètement inverser l'évolution de toutes les décennies passées (1)- il est donc essentiel d'agir rapidement si on veut faire face à ce phénomène et permettre à la FRANCE de jouer son rôle, notamment en direction de l'EUROPE "latine" ou "méditerranéenne". Il n'est pas exagéré d'affirmer que la rapidité et la qualité avec lesquelles sera maîtrisé le franchissement des ALPES peuvent changer les équilibres européens et -comme nous l'écrivions dès le propos introductif de ce Rapport- la place de la FRANCE dans l'EUROPE de demain.

Face aux lourdes réalités de la croissance des trafics et au regard des grands projets ferroviaires suisses et autrichiens, les ALPES françaises -sauf à admettre une asphyxie générale à moyen terme ou à rompre toute solidarité communautaire- ont un grand rendez-vous avec l'histoire.

.../...

(1) qui résulte de tendances lourdes : mondialisation des marchés, spécialisation des productions, limitation des stocks et pratique dite du "flux tendu" qui, même si elles ne constituent que certaines des conditions de la compétitivité, n'en sont pas moins, aujourd'hui, autant de points de passage obligés pour des pans entiers de l'économie...

C'est sans doute, pour la FRANCE, au massif alpin que mériteraient de s'appliquer par priorité les observations et interrogations si joliment formulées par C. MARTINAND dans le numéro de février 1993 de "l'Événement Européen" : "...il est des moments privilégiés où la géographie a rendez-vous avec l'histoire : les foires de Champagne au XII^e et XIII^e siècles illustrent bien cette idée. Il en fut de même, à la fin du XIX^e siècle, quand Jules FERRY et Charles de FREYCINET bâtirent la III^e République en la fondant sur l'école publique et les réseaux de chemin de fer, consolidant ainsi le pacte républicain entre la paysannerie et la petite bourgeoisie des villes. Qui seront les FERRY et les FREYCINET qui construiront les réseaux européens à la base de l'Union Européenne et de la fondation d'un territoire européen ouvert à l'Est et au Sud ? <...> La FRANCE remplira-t-elle sa mission historique ? Tiendra-t-elle sa place centrale dans cette construction aussi nécessaire qu'exaltante, en dégageant les moyens à la hauteur des enjeux pour elle et pour l'EUROPE toute entière ?"

C'est aux Gouvernants auxquels s'adresse ce Rapport qu'il reviendra de répondre, dans les prochains mois, à ces questions au sujet des franchissements alpins.

En effet ou bien la FRANCE ouvrira ses ALPES et c'est non seulement RHONE-ALPES, PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR, LANGUEDOC-ROUSSILLON, MIDI-PYRENEES, CATALOGNE qui seront en communication facile avec le PIEMONTE et la LOMBARDIE mais tout l'hexagone qui sera plus réellement arrimé au croissant fort de la dorsale européenne LONDRES/FRANCFORT/MILAN, ou bien une grande partie de son territoire sera marginalisée : n'est-ce pas ce qu'affirme le document introductif du débat national pour l'aménagement du territoire où il est écrit (1) "si rien n'est fait l'évolution du continent européen pourrait se concentrer sur une dorsale continentale qui, de LONDRES à MILAN, contournerait la FRANCE sans jamais la pénétrer" ?

.../...

(1) ce texte ne tenant pas compte de la prochaine mise en service du TGV Nord-Europe

Au lendemain de la décision de réaliser le TGV EST n'oublions pas que si 1 200 000 "transfrontaliers" en bénéficieront ils seraient 4 700 000 à être concernés par le TGV LYON/TURIN (cf Rapport du Conseil National des Transports -novembre 1990 et son extrait en annexe 4).

Le dossier des traversées alpines franco-italiennes, au Nord comme au Sud et au plan ferroviaire comme au plan routier, est donc majeur en terme de stratégie d'aménagement du territoire à l'échelle européenne.

Ce rapport n'est pas le premier à traiter de ce sujet complexe qui implique directement deux régions françaises, deux pays européens membres de l'Union Européenne, et deux modes de transport dont il faut rechercher la complémentarité et la cohérence : il n'a pas non plus la prétention de le conclure. Tout au plus se veut-il un point d'étape aidant à arrêter au plus vite quelques grands choix et suggérant des modalités de nature à permettre leur concrétisation rapide mais progressive, en tenant compte de l'importance des enjeux et de l'urgence de les prendre en compte concrètement.

Sans pouvoir citer toutes les études antérieures consacrées aux communications dans les ALPES, nous reprendrons la synthèse qu'a constitué le rapport de Monsieur l'Ingénieur Général LEGRAND et dont toutes nos consultations nous conduisent à confirmer les principales orientations.

En premier lieu, Monsieur LEGRAND concluait à accorder au plan national la priorité à deux grands projets :

- une liaison ferroviaire moderne entre LYON et TURIN,
- une voie à caractéristiques autoroutières entre NICE et CUNEO grâce à un tunnel routier sous le MERCANTOUR.

Il soulignait également l'importance au plan régional de l'amélioration de l'itinéraire de la Vallée de La ROYA et du désenclavement des HAUTES-ALPES en direction du PIEMONTE.

.../...

Ainsi, il ne plaçait pas en première ligne le doublement des deux tunnels routiers du MONT-BLANC et du FREJUS ; sur le premier axe, il estimait en effet que la seule solution acceptable au plan de l'environnement, à savoir un tunnel bas démarré au niveau du FAYET, était d'un coût trop élevé et qu'il serait difficilement rentabilisé. Il considérait également que tous les travaux renforçant la capacité actuelle seraient pratiquement irréalisables (ou extrêmement coûteux) dans la Vallée de CHAMONIX. Pour le second itinéraire, il estimait que le doublement du Tunnel du FREJUS était d'autant moins envisageable que l'intérêt de la construction d'une ligne TGV par le couloir de la MAURIENNE apparaissait comme particulièrement important. Les autres projets étudiés (PETIT SAINT-BERNARD, Col de LARCHE, Vallée du QUEYRAS) ne lui ont pas paru devoir être retenus pour des raisons à la fois économiques et environnementales.

Il faut ajouter, pour ce qui concerne la traversée Nord des ALPES, que la politique des transports européens a toute chance de devoir impérativement s'orienter dans les prochaines décennies vers une meilleure complémentarité entre les modes ; le développement du trafic de poids lourds devient -dans les étroites vallées alpines encore plus que partout ailleurs- de plus en plus difficilement supportable -pour ne pas parler que des problèmes de sécurité- et un transfert progressif du transport routier à longue distance vers le rail-route, devrait voir le jour dès le début des années 2000. Cela milite de façon claire pour une solution fret ferroviaire pour la liaison EUROPE du NORD-OUEST/ITALIE et PAYS BALKANIQUES.

Cet argument ne vaut pas au même titre -et en tout cas pas immédiatement- pour la liaison du Sud des ALPES avec l'ITALIE. En effet, le mode maritime -sans attendre les pleins effets de la libéralisation du cabotage- assure déjà une part non négligeable du transport des marchandises (plus de 40 %) et il y a incontestablement un besoin fondamental et urgent de voie routière commode entre des zones économiquement fortes de part et d'autre des ALPES, ce besoin n'étant absolument pas satisfait entre MARSEILLE/NICE d'une part et TURIN/MILAN d'autre part.

.../...

Il est donc proposé de suivre pour l'essentiel les conclusions de l'Ingénieur Général LEGRAND. Mais il convient d'insister sur l'importance des délais : le Marché Unique va entrer dans une phase décisive dans les prochaines années et il est donc important que la structuration nouvelle des échanges qui suivra se fasse de façon favorable pour la FRANCE et de tels projets sont vitaux dans l'organisation des marchés vers l'ITALIE. Au Sud des ALPES, il n'est pas concevable de laisser pour le long terme la voie littorale supporter la plus grande part du trafic marchandises longues distances. Au Nord, la concurrence du LOETSCHBERG, du GOTHARD et du BRENNER, si les travaux projetés se réalisent effectivement, sera vive : il est grand temps que des engagements clairs soient pris par la FRANCE, tant pour elle-même que vis-à-vis de l'Union Européenne, et que des processus de réalisation se précisent et se concrétisent.

ALPES DU NORD : LA LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN

A - CONSIDERATIONS GENERALES

1. Parfois appelé TGV Sud-Europe, pendant du TGV Nord-Europe, il s'agit d'une priorité incontestable (voir annexe 5). La réalisation de ce "maillon-clé" ramènerait pour les voyageurs le temps de parcours LYON/TURIN de 4 h 06 à 1 h 19, PARIS et la Capitale du PIEMONT étant joignables par Ligne à Grande Vitesse ferroviaire en 3 h 05 contre 6 h 21 aujourd'hui (1). La FRANCE est le seul pays de l'Union Européenne avec lequel l'ITALIE a une frontière commune. Cette donnée a une traduction forte en passage de marchandises. En 1988, la FRANCE a échangé 21 millions de tonnes de marchandises avec l'ITALIE mais 30 millions de tonnes ont franchi la frontière franco-italienne. Or les infrastructures ferroviaires existantes, de part et d'autre du FREJUS ferroviaire, ont été réalisées au début de la seconde moitié du XIXème siècle. Le gabarit autorisé est seulement du niveau A dans le tunnel et les caractéristiques de la ligne entre SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et MODANE sont très contraignantes :

- pente de 3 ‰ entre SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE et MODANE,
- vitesse de circulation limitée,
- conditions de traction très difficile avec emploi presque systématique de machines de pousse pour le fret,
- interruptions de ligne relativement fréquentes dues à des incidents géologiques divers.

A l'aval, c'est-à-dire de CULOZ à MONTMELIAN, il y a pour le fret un cumul de difficultés qui ne permet pas de densifier un trafic qui, déjà, pose de délicats problèmes.

A tous égards cet itinéraire doit donc bénéficier prioritairement d'un projet novateur de développement du transport ferroviaire. Mais la première question qui se pose est celle des techniques utilisées. Trois possibilités sont offertes :

- faire une ligne de TGV réservée aux seuls voyageurs,
- construire une ligne mixte TGV - fret conventionnel ou combiné,
- construire une ligne mixte TGV - fret conventionnel ou combiné - autoroute ferroviaire (en quelque sorte le système EUROTUNNEL de traversée de la MANCHE).

.../...

(1) Source : Dossier Etudes préliminaires LYON/MONTMELIAN du 12 octobre 1992, page 46

L'enjeu est considérable : en effet, sauf à considérer comme inéluctable le développement de la circulation des poids lourds sur les routes et autoroutes des ALPES, une formule ligne nouvelle classique ne paraît pas à la hauteur de l'ambition d'un tel projet.

Une ligne ferroviaire mixte est bien évidemment d'un coût plus élevé qu'une infrastructure exclusivement réservée aux trains rapides modernes : en effet, la pente maximale admissible doit être inférieure (1,5 % au lieu de 3,5 %) ce qui en zone montagneuse conduit à des travaux de génie civil plus importants. De plus, la vitesse différente des trains pose des problèmes plus délicats dans les tunnels en terme de sécurité ; enfin, cette différence limite la capacité du système car le débit des trains est maximum lorsque les circulations se font en parallèle à la même vitesse ; sur une distance importante, il serait nécessaire de créer des zones de doublement, si on ne veut pas diminuer trop l'utilisation de la voie nouvelle, ce qui n'est pas facile sur une liaison où il y a trois longs tunnels dont un de 54 kilomètres.

Le financement ne peut être de toute évidence exclusivement public pour des raisons budgétaires aussi bien pour la SNCF que pour l'Etat et les collectivités territoriales. Ce qui importe au premier chef pour assurer le financement d'un projet, c'est sa rentabilité réelle escomptée ; la version la moins coûteuse n'est pas à ce titre forcément la meilleure. Ainsi, malgré les inconvénients exposés plus haut, il faut s'orienter vers les deux formules mixtes, transport fret conventionnel et combiné ou autoroute ferroviaire. Mais ce choix ne peut être fait en faisant abstraction de la politique des transports qui sera suivie dans les prochaines années. Le rapport demandé à la Commission que préside Monsieur l'Ingénieur Général Claude ABRAHAM permettra sans doute, et c'est un point de passage obligé, d'apprécier la faisabilité du système d'autoroute ferroviaire.

.../...

En première analyse, il apparaît que la formule "transport fret conventionnel ou combiné" est moins coûteuse mais elle présente l'inconvénient de séparer l'homme de son véhicule et d'être ainsi difficilement utilisable par les artisans routiers ou par les petites entreprises si nombreux dans le secteur. L'autoroute ferroviaire, plus coûteuse en investissement et en fonctionnement (par l'infrastructure mais aussi par les camions qu'il faut transporter), est beaucoup plus séduisante pour le transporteur qui reste -comme avec le système NOVATRANS- maître de ses frets.

De plus cette formule peut sécuriser les chargeurs dont les exigences sont d'autant plus grandes que leurs productions sont plus fragiles ou à forte valeur ajoutée. Il est donc clair que le choix entre ces deux formules ne peut être fait qu'en fonction de perspectives plus générales même si, s'agissant du franchissement des ALPES, la création de navettes ferroviaires n'est pas à considérer comme la première étape d'un réseau d'autoroutes ferroviaires mais, à l'instar du tunnel sous la MANCHE, comme la prise en compte de caractéristiques physiques et géographiques spécifiques. Nous rejoignons par cette observation les appréciations développées par Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme dans son interview à "FRET Magazine" n° 53 de septembre 1993 où avant d'évoquer la mission confiée au Conseil Général des Ponts et Chaussées, il indique : "l'autoroute ferroviaire est un projet de très grande ampleur qui suppose des investissements considérables. La liaison ferroviaire transalpine entre la FRANCE et l'ITALIE pourrait être une de ses applications".

2. Sur le plan des différentes variantes envisagées, il y a peu de choix de principes à faire mais ils sont majeurs :

Le premier concerne le tunnel principal : il semble, d'après les études actuelles, confirmées par les experts désignés par le Comité de Pilotage franco-italien (voir procès-verbal de sa réunion du 20 septembre 1993 en annexe 6), que le tunnel de base long de 54 kilomètres entre SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et SUSE soit bien envisageable pour une solution mixte voyageurs-marchandises.

.../...

Le second concerne la construction du tunnel sous le massif de BELLEDONNE : dans la perspective d'un service éventuel de navettes ferroviaires il est nécessaire de disposer d'une capacité ferroviaire plus élevée, ce que ne permet pas la ligne existante entre MONTMELIAN et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE. Donc, en tout état de cause, la réalisation d'un tunnel sous le massif de BELLEDONNE conditionne la mise en place éventuelle de navettes ferroviaires.

Le troisième, qui -chronologiquement- appelle le premier une conclusion, concerne la section AVANT-PAYS SAVOYARD/CHARTREUSE dont il faut savoir si elle contribuera à répondre aux insuffisances de la ligne existante entre CULOZ et MONTMELIAN pour le développement du fret ferroviaire.

Dans tous les cas de figure, il conviendra de traiter la question de l'insertion de cette ligne nouvelle en faisant intervenir, comme cela s'est fait dès les réflexions préliminaires, les préoccupations fondamentales d'environnement. Un accueil positif de principe devrait être assuré puisqu'il s'agit en fait -avec la place donnée au fret- de diminuer les nuisances tout en acceptant un trafic plus important ; néanmoins tous les passages sensibles devront être traités avec un soin particulier, avec mise en oeuvre de solutions nouvelles et imaginatives... notamment aux têtes de tunnel où les appréhensions portant sur le bruit doivent être prises en compte impérativement dès que les études d'A. P. S. fourniront les données nécessaires.

3. Après les choix de techniques et de variantes il reste bien entendu d'autres questions essentielles : quels coûts et quelles rentabilités, quels financements et quelles structures ?

- Pour les coûts et les rentabilités on connaît les ordres de grandeurs indiqués par la SNCF. Dans les estimations faites sont distinguées les différentes sections de la liaison et les différentes solutions envisageables. Evidemment les rentabilités annoncées varient selon les sections considérées et selon les solutions retenues.

.../...

Même si on peut -pour le choix le plus ambitieux qui serait la solution TGV + fret conventionnel ou combiné + autoroute ferroviaire décrite à l'annexe 7- faire des extrapolations à partir d'EUROTUNNEL ou des comparaisons avec les prévisions des Suisses pour leurs projets de N. L. F. A. (Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines), il n'est pas de notre compétence d'expertiser les évaluations figurant au dossier et reprises en annexe 8.

Au demeurant dès lors qu'il s'agit de projets qui s'élèvent à des dizaines de milliards de francs -même s'il faut appréhender au mieux les problèmes de coûts et de rentabilités- la décision à prendre n'est pas d'essence comptable ou technique mais d'abord politique au sens le plus élevé du terme.

A cet égard, si l'on tient la SUISSE pour capable de réaliser seule ses grands projets de N. L. F. A. par le LOTSCHBERG (tunnel de 28 kilomètres) et par le GOTHARD (tunnel de 50 kilomètres) (1) comment la FRANCE pourrait-elle estimer qu'elle n'est pas en mesure, avec dix fois plus de population et une P. I. B. près de six fois supérieure à celle de la SUISSE, de prendre part à un projet du même ordre pour lequel elle aurait à ses côtés l'ITALIE et l'EUROPE ? Une réponse par la négative à cette question ferait douter tout à la fois de la faisabilité des projets ferroviaires de la Confédération Helvétique et de la crédibilité de la construction de l'Union Européenne...

Et dans ce dossier, c'est bien la cause européenne qui doit être déterminante. Or dans cette perspective la question clé est celle-ci : existe-t-il, oui ou non, pour le progrès de l'EUROPE une nécessité d'offre ferroviaire nouvelle entre la FRANCE et l'EUROPE du NORD-OUEST d'une part, l'ITALIE et les PAYS BALKANIQUES d'autre part ?

.../...

(1) Voir annexe 9 : Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les ALPES dit "Arrêté sur le transit alpin", du 4 octobre 1991 et annexe 9 bis : Arrêté fédéral (de la même date) concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les ALPES, et son annexe.

NB : Ces arrêtés fédéraux ont été approuvés par près des deux tiers des citoyens helvétiques lors du référendum organisé le 27 septembre 1992, consultation populaire riche d'enseignements...

Pour les voyageurs les actuels temps de parcours par fer, le développement des autres modes -aérien ou routier avec leurs nuisances et leurs pollutions- mais aussi l'avance technologique que maîtrise la FRANCE et qu'elle a tout intérêt à valoriser, sont autant d'arguments plaçant pour une réponse positive sans réserve : le besoin d'une L. G. V. LYON/TURIN n'est pas raisonnablement contestable.

Pour les marchandises la nécessité est plus criante encore. A ceux que ne convaincaient pas les débats de divers Conseils Européens "Transports", ou la mission dont fut alors chargé Monsieur Karel VAN MIERT (1990/1991) -le Commissaire Européen aux Transports de cette période- en direction des gouvernements suisse et autrichien, il suffira de rappeler la croissance observée du trafic routier de marchandises (1) et les problèmes d'environnement et de sécurité qu'elle pose : il faut donc une réponse double, voyageurs et marchandises, en recherchant les modalités d'une mixité maximale des infrastructures nouvelles.

Cette offre ferroviaire nouvelle pour les relations NORD/SUD intra-européennes est un besoin clairement identifié à l'échelle européenne. Or la FRANCE a, comme pays membre de l'Union Européenne, une responsabilité qui lui dicte des devoirs. Elle a aussi tout intérêt à s'intégrer au mieux dans l'espace européen pour y tenir une place plus forte à l'avenir tout en valorisant ses atouts : ses devoirs et son intérêt sont donc tout à fait convergents...

.../...

(1) environ un doublement -entre 1985 et aujourd'hui- des poids lourds franchissant les ALPES françaises chaque jour, les limitations Suisses et Autrichiennes ne réduisant pas les trafics mais les reportant sur la FRANCE... et y posant d'ores et déjà des problèmes sur son réseau routier ou autoroutier (voir les évolutions du trafic dans la traversée d'une ville comme CHAMBERY et, plus gravement encore, le nombre des accidents mortels sur la R. N. 6 en MAURIENNE).

- Quant aux financements et aux structures souhaitables, ils sont vraisemblablement différents suivant le choix qui sera fait.

. S'il s'agissait simplement de réaliser une ligne nouvelle pour une utilisation voyageurs et fret "classique", il serait sans doute possible d'envisager la constitution d'une société d'économie mixte chargée de la construction de l'ouvrage. En effet, ni les Etats, ni les collectivités territoriales, ni la SNCF, ni les chemins de fer italiens, ne pourraient seuls financer cette opération. Compte tenu de la rentabilité envisageable du projet sous cette forme, il devrait être possible d'intéresser à sa réalisation des actionnaires privés et des banques pour des prêts de montants à déterminer. Cette société construirait l'ouvrage et louerait aux chemins de fer français et italiens le passage dans cette nouvelle liaison franco-italienne. Une analyse financière, basée sur des études techniques approfondies, devrait permettre de monter un dossier crédible. Il faut noter qu'il y aurait grand intérêt à ce que des opérateurs de transports combinés participent dès le départ aux réflexions et au montage, car l'efficacité de cette solution repose sur une montée en puissance plus que significative de ce type de trafic.

De toutes façons si tel n'était pas le cas, en l'absence de mesures réglementaires ou tarifaires contraignantes on serait condamné à brève échéance à procéder au doublement des tunnels routiers, contrairement à maintes déclarations officielles. Compte tenu des caractéristiques de l'offre qu'elle constitue l'option "autoroute ferroviaire" évoquée ci-après, faciliterait sûrement la mise en oeuvre de dispositions rendant son usage obligatoire pour le franchissement des ALPES par les poids lourds...

.../...

. Dans l'option "autoroute ferroviaire", complément au transport fret conventionnel ou combiné en apportant -sur la même infrastructure- un supplément d'offre visant une clientèle plus large, un tel montage n'apparaît pas adapté. Il faudrait en effet que la même organisation prenne en charge l'ensemble du projet depuis AMBERIEU avec son terminal français et son pendant italien, les navettes et les matériels ferroviaires spécifiques, et d'y ajouter le coût du financement. Dans ce cas, seule une solution "financement de projet" de type "EUROTUNNEL" pourrait permettre une approche dynamique du dossier, en évitant certaines erreurs qui ont conduit aux difficultés que l'on connaît entre le concessionnaire et le constructeur. A cet égard la décision de faire faire une étude d'ingénierie financière par des Banques françaises et italiennes s'imposerait et nous suggérons que cette décision soit prise.

Par ailleurs, la rentabilité envisagée exclurait de financer le projet sans l'intervention d'une façon ou d'une autre des collectivités publiques (Union Européenne, Etats...) que ce soit sous forme financière et ou sous forme réglementaire (par exemple en limitant la circulation des poids lourds dans les tunnels ou sous d'autres formes). Il conviendrait dans ce cas de définir un cahier des charges du lancement d'un appel d'offres qui, contrairement à ce qui a été fait pour le tunnel sous la Manche, serait assez précis sur le plan de l'ouvrage à réaliser et du système à faire fonctionner mais qui serait par contre largement ouvert sur les contreparties demandées pour rentabiliser à un niveau satisfaisant ce système complexe. Pour un tel montage, une exigence essentielle devrait être que concessionnaire et constructeur principal soient solidaires, une commission intergouvernementale -chargée notamment des problèmes de sécurité- devant être mise sur pied dès avant la définition du cahier des charges pour absolument éviter les déconvenues rencontrées sur ce point par EUROTUNNEL... Le concessionnaire exploiterait les navettes ferroviaires et louerait le passage sur ses voies et dans son tunnel. Sans prétendre conclure sur ce point abordé trop rapidement, nous pouvons cependant affirmer que par toute une gamme de modalités (durée de la

concession, clauses diverses) il est sans aucun doute possible de bâtir un dispositif conciliant les exigences légitimes d'un financement privé -ne serait-ce que pour une large part du coût du projet- et de l'intérêt général (1).

Rémunération normale de capitaux privés et exercice effectif par l'Etat de ses prérogatives ne sont pas incompatibles lorsque la mixité privé/public est mise en oeuvre de manière équilibrée, avec préservation des intérêts de la collectivité.

Pour la réalisation de cet ouvrage se poserait un problème d'internationalité mais il se trouve que les deux pays (ITALIE et FRANCE) ont déjà eu à connaître la construction puis la gestion des Tunnels du MONT-BLANC, au début des années 60, et du FREJUS, à la fin des années 70 et au début des années 80.

Outre cette expérience commune, et ancienne, qui atteste de la reconnaissance par l'ITALIE du système de concession à la française on peut observer -sans formuler d'appréciations n'entrant pas dans le cadre de ce rapport- qu'il y a moins d'écart aujourd'hui entre les politiques de finances publiques suivies respectivement par la FRANCE et l'ITALIE qu'il n'y en avait voici 11 ans -au lancement d'EUROTUNNEL- entre la FRANCE et l'ANGLETERRE. Or une véritable volonté politique avait alors permis de dégager une solution. Il n'y a donc pas à douter de la faisabilité des tunnels sous les ALPES si une volonté politique se manifeste avec détermination.

Le moment venu il y aura lieu d'arrêter les choix juridiques. La constitution d'un G. I. E. E. -sous le bénéfice d'approfondissements préalables- titulaire d'une concession internationale unique et confiant l'exploitation de l'ouvrage aux opérateurs SNCF et FS, marquerait une nette évolution par rapport aux montages antérieurs comparables et symboliserait bien la mutation qu'ouvre la création de l'UNION EUROPEENNE dans l'approche des problèmes à résoudre sur un espace appelé à devenir un territoire organisé en commun.

.../...

(1) voir à ce sujet "L'expérience française du financement privé des équipements publics". Editions ECONOMICA - Août 1993

B - POUR UNE PREMIERE ETAPE, DECIDEE SANS TARDER...

QUI SOIT UNE REELLE AMORCE D'UNE NOUVELLE OFFRE

FERROVIAIRE MARCHANDISES, DE LA FRANCE A L'EUROPE,

A TRAVERS LES ALPES

Mesurant bien la complexité de la mise en oeuvre de choix majeurs nécessitant -outre des solutions techniques et financières adaptées- un accord franco-italien et l'implication de l'Union Européenne, nous croyons devoir préconiser l'engagement sans tarder d'une première phase : la branche alpine du TGV SUD-EST, c'est-à-dire la section SATOLAS/MONTMELIAN qui est, au Schéma Directeur National (voir annexe 10), de responsabilité et de financement franco-français mais dont la réalisation serait déterminante pour le lancement du projet global.

En effet, et comme l'a d'ailleurs rappelé la Conférence des Villes-Centres de RHONE-ALPES le 1er octobre 1993, cette branche alpine du TGV SUD-EST non seulement c'est la desserte de l'axe alpin, en conformité avec le schéma directeur national des L. G. V., mais -surtout si ANNECY était desservie à parité avec GRENOBLE comme le demandent le réseau des Villes de la partie Nord de l'Axe Alpin -c'est une double ouverture internationale de tout le réseau français vers TURIN et l'ITALIE d'une part, vers GENEVE et la SUISSE d'autre part...

En quelque sorte, cette branche alpine du TGV SUD-EST, c'est à la fois une confirmation et un engagement de ce que le schéma européen de la grande vitesse appelle le "maillon-clé" LYON/TURIN.

Il est donc du plus grand intérêt pour la FRANCE de l'entreprendre sans tarder pour montrer une détermination et pour donner un signe capital à l'Union Européenne qui connaît -depuis les difficiles négociations qu'elle avait confiées à son Commissaire aux Transports- la complexité et l'urgence d'une amélioration radicale des franchissements alpins.

.../...

Il faut cependant inscrire cette première étape dans un processus d'investissements progressifs, aptes à répondre à temps à certains seuils critiques de croissance des trafics et aboutissant -à long terme- à un transfert le plus important possible du fret transalpin sur le rail.

Ainsi faut-il sur cet itinéraire SATOLAS/MONTMELIAN faire pour la section Vallée du GUIERS/MONTMELIAN le choix de la mixité voyageurs-marchandises.

En effet de la même manière que la L. G. V. ne va pas emprunter une voie classique existante, une ligne fret à gros débit, voire pouvant supporter un jour des navettes ferroviaires, ne pourrait reprendre l'itinéraire que les Savoyards appellent toujours -en raison de son origine- la voie VICTOR-EMMANUEL de MONTMELIAN à CULOZ en traversant les zones urbaines aixoise et chambérienne puis en longeant les bords du Lac du BOURGET. Il y a d'ailleurs lieu de rappeler que le projet sarde initial de la Compagnie du Chemin de Fer VICTOR-EMMANUEL -peut-être prémonitoire au regard du rôle et de l'importance qu'allait prendre LYON- prévoyait une ligne TURIN/MODANE/CHAMBERY/SAINT GENIS D'AOSTE... Mais les Français donnaient alors priorité à leur ligne BOURG-EN-BRESSE/CULOZ/GENEVE et l'Etat Sarde a dû refaire son projet pour rejoindre CULOZ malgré le côté périlleux d'un développement du transport de matières -parfois dangereuses- au bord du lac qui allait devenir le plus grand plan d'eau naturel intérieur français quelques années plus tard, avec l'annexion de la SAVOIE par la FRANCE !

L'accident survenu en gare d'AIX-LES-BAINS le 16 mars 1992 (voir annexe 11) nous semble bien souligner -sans attendre une catastrophe sur les bords du Lac du BOURGET ou sur un autre point urbain dense- cette nécessité d'un nouvel itinéraire pour les convois de marchandises sur ce parcours.

.../...

Aussi proposons-nous que, pour prendre réellement en compte la problématique fret dès la réalisation de la branche alpine SATOLAS/MONTMELIAN, un profil en long de 12 pour 1000 soit retenu dès le secteur du GUIERS.

Ce choix permettrait, avec la construction ensuite d'un nouveau barreau ferroviaire de 25 kilomètres seulement entre ROSSILLON et la Vallée du GUIERS (par la Vallée du FURAN par exemple), d'avoir une possibilité d'usage mixte temporaire de la ligne nouvelle depuis le GUIERS jusqu'au raccordement aux lignes existantes à partir desquelles il est prévu de desservir la future gare SAVOIE-DAUPHINE.

Cette option aurait l'immense avantage de préserver l'avenir dans les meilleures conditions tout en intégrant au mieux une logique de phasage de la réalisation d'ensemble.

Ainsi la mixité GUIERS-MONTMELIAN assurerait une utilisation complémentaire de l'infrastructure nouvelle entre le moment où interviendrait le bouclage Vallée de l'ALBARINE/Vallée du GUIERS (1) et le moment où s'imposerait -en raison de la montée des trafics- le nouveau tunnel fret sous CHARTREUSE.

Ce nouveau tunnel fret aurait, sous CHARTREUSE, le même tracé que le tunnel mixte initial depuis la "Tête GUIERS" jusqu'au franchissement de l'HYERES et de la R. N. 6 puis s'écarterait vers le Sud afin de permettre, pour le long terme, la séparation des sorties voyageurs et marchandises (2) qui semble bien conditionner :

- le respect de l'équilibre de la desserte des parties SUD et NORD du Sillon alpin, sans pénalisation d'un raccordement de GENEVE ;

.../...

(1) Le dimensionnement définitif de ce bouclage en ligne à gabarit Fret (LGF) assurerait :

- la possibilité d'augmentation d'environ 50 % du nombre de sillons nécessaires à l'acheminement du trafic Fret transalpin dans l'hypothèse retenue de doublement en tonnage de ce trafic ;
- les réserves de capacité nécessaires aux services éventuels d'autoroute ferroviaire ;
- une réserve de capacité complémentaire de 20 à 25 % pour le trafic Fret transalpin, utilisable :
 - . soit pour une augmentation complémentaire de trafic au-delà des prévisions connues à ce jour,
 - . soit en terme qualitatif pour une meilleure répartition commerciale des sillons d'acheminement qui pourrait difficilement prévaloir sur ligne existante compte tenu des contraintes liées aux services voyageurs.

(2) voir figure 3 de l'annexe 7

- la bonne desserte d'une gare d'interconnexion de qualité à CHIGNIN-FRANCIN, avec mise en communication sur les mêmes quais des lignes régionales ou intercités et des lignes internationales ;
- la faisabilité des raccordements de la L. G. V. SATOLAS/MONTMELIAN avec les lignes Sillon alpin, sans avoir à y ajouter un franchissement de la ligne fret qui conduirait à un ouvrage impossible à insérer convenablement dans son environnement.

Le phasage envisagé donnera un délai qui permettra sûrement que soit tranché entre temps le débat sur l'option fret classique combiné ou autoroute ferroviaire. Si la décision se portait sur cette dernière option il faudrait évidemment en tenir compte pour le gabarit du barreau Vallée de l'ALBARINE/Vallée du GUIERS et, a fortiori, du tube fret sous CHARTREUSE. Il faut noter que dans les deux options le pôle ferroviaire d'AMBERIEU se trouverait conforté. Dans l'option autoroute ferroviaire c'est très vraisemblablement ce site qui aurait vocation à accueillir le terminal français en raison d'une part de son positionnement à l'articulation de la ligne fret EUROTUNNEL/MEDITERRANEE et de la liaison fret transalpine et d'autre part de l'emprise foncière nécessaire (430 hectares pour le terminal de COQUELLES-CALAIS, il est vrai pour camions et voitures légères... Même ramenée à 200 hectares pour les seuls camions cette surface serait difficile à dégager en Combe de SAVOIE ou dans la Vallée de la MAURIENNE).

En tout état de cause, du choix de mixité proposé en première phase du GUIERS à CHIGNIN, il résultera un tunnel sous CHARTREUSE certes nettement plus long, avec une solution "bi-tube" pour satisfaire aux exigences de sécurité, mais le surcoût induit aura pour contre-parties, outre la valorisation complémentaire de l'infrastructure correspondant à son usage mixte :

- immédiatement une solution favorable pour l'environnement de tout le bassin versant du Lac d'AIGUEBELETTE ;
- globalement, une solution qui préserve au mieux l'agriculture dans tout l'avant-pays savoyard ;
- à terme, c'est-à-dire après réalisation de la section ROSSILLON/TETE du Tunnel du GUIERS, une possibilité d'éviter la création difficile et coûteuse d'une troisième voie pour la desserte de l'axe alpin nord entre MONTMELIAN et AIX-LES-BAINS.

En clair faire le choix des caractéristiques techniques de la mixité dès la réalisation de la branche alpine du TGV SUD-EST constitue une option politique fondamentale permettant de crédibiliser l'expression d'une volonté française d'une nouvelle offre ferroviaire marchandises à travers les ALPES en étant cohérent avec la volonté gouvernementale exprimée à plusieurs reprises depuis l'orientation évoquée par Monsieur le Président de la République le 19 juillet 1990 (voir annexe 12), de ne pas doubler à l'avenir l'un ou l'autre des tunnels routiers du MONT-BLANC ou du FREJUS.

A l'occasion du présent rapport et sans prétendre développer complètement la proposition, nous insistons pour que -compte tenu de l'ouverture de la réflexion depuis 4 ans par les Conseils Généraux concernés et par le Conseil Régional et des débats conduits sous l'autorité du Préfet de Région- Monsieur le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme arrête au plus tôt le fuseau choisi pour le tracé de la L. G. V. SATOLAS/MONTMELIAN et autorise l'engagement des études d'A. P. S. avec comme option les bases précitées.

Dans le même temps, il faut au plus vite faire le choix des modalités retenues pour le financement, et donc pour la maîtrise d'ouvrage, de cette extension de ligne.

Si la SNCF n'était pas confrontée aux difficultés que l'on connaît le T. R. I. prévisionnel devrait permettre de la retenir comme opérateur au même titre que pour le TGV MEDITERRANEE, dût-elle recourir à une formule de crédit-bail ou conclure un marché de type M. E. T. P. et recevoir, comme pour le TGV ATLANTIQUE, une aide de l'ordre de 30 % du coût de l'investissement.

.../...

En supposant cette perspective écartée, dès lors que l'option mixité serait prise il serait très certainement envisageable de recourir (1) à la constitution d'une S. E. M. qui pourrait non seulement impliquer les collectivités territoriales (Région/Départements/Villes) et les acteurs économiques -comme au sein de la SFTRF par exemple- mais faire participer aux côtés de l'Etat ses concessionnaires aussi bien ferroviaire que routiers (SNCF - STMB - SFTRF - AREA - ASF...) (2).

Il s'agirait alors d'une SEM représentative par elle-même de l'option intermodale -ce qui en soi mériterait attention- mais qui finalement ne serait innovante qu'au regard du modèle français traditionnel puisque la SUISSE a décidé en 1992 qu'un prélèvement fiscal sur l'équivalent de sa T. I. P. P. contribuerait au financement de ses nouvelles liaisons ferroviaires alpines... et le Parlement Sarde -en 1857 c'est-à-dire 3 ans avant l'annexion de la SAVOIE par la FRANCE- avait déjà décidé de confier la gestion de la route du CENIS et la perception des droits de péage à la barrière du MONT-CENIS à la Compagnie des Chemins de Fer VICTOR-EMMANUEL chargée de réaliser "le percement des ALPES entre MODANE et BARDONNECHE suivant le projet établi par les ingénieurs SOMMEILLER, GRATTONI, GRANDIS et RANCO" (3), c'est-à-dire le percement du tunnel ferroviaire du FREJUS qui devait s'achever le 26 décembre 1870 ! Avec cette dernière référence on peut se demander si l'intermodalité est une idée contemporaine ou si elle n'est pas plutôt une idée très ancienne trop longtemps laissée en jachère...

S'agissant aujourd'hui de gérer l'engagement politique de ne pas doubler l'un ou l'autre des deux tunnels routiers et d'organiser dans ce but un transfert sur le rail, le plus grand confort et la plus grande sécurité qui en résulteront pour les usagers des ouvrages routiers concédés ne pourront que conforter l'acceptabilité sociale de péages qui auraient pour partie cette finalité d'emploi.

.../...

- (1) sauf si les études actuellement en cours pour le TGV Est débouchaient sur la suggestion d'une structure juridique plus pertinente.
- (2) voire le Groupe Industriel constructeur du TGV et même EDF pour sa technicité éprouvée dans la réalisation de grands ouvrages dans les ALPES et peut-être même un jour pour préserver des possibilités d'exportation d'énergie électrique sans lignes aériennes...
- (3) cf Albert DULUC, le MONT-CENIS, sa route, son tunnel (HERMANN, Editeurs des Sciences et des Arts)

En tout état de cause il serait inconcevable que notre pays continue à savoir financer des autoroutes déficitaires, avec pour certaines un T. R. I. de 2 ou 3 %, et achoppe sur le financement d'une ligne ferroviaire sinon immédiatement bénéficiaire du moins avec un T. R. I. de 7 à 8 % selon les estimations et participations à préciser. Sans aller pour ce seul projet jusqu'à préconiser l'ouverture au ferroviaire d'outils comme la C. N. A. ou A. D. F. l'enjeu européen qu'engage la liaison SATOLAS/MONTMELIAN est néanmoins d'une telle importance qu'il ne serait pas imaginable de ne pas modifier au besoin la loi de 1955 sur les concessions autoroutières, la L. O. T. I. de 1982, voire la loi de 1983 sur les SEM locales. Au demeurant les modifications en cause sont limitées. En effet pour la loi de 1955 il ne s'agit que d'élargir les affectations du produit des péages. Quant aux articles 18 et 20 de la L. O. T. I. ils ne citent que la SNCF comme opérateur du développement du réseau ferré national et fixent le régime juridique des biens de ce réseau (avis du Conseil d'Etat en date du 2 juillet 1992) et c'est cette exclusivité qui serait paradoxalement un blocage pour des développements ferroviaires. Dans le cas de l'intervention d'une S. E. M. il suffirait de prévoir dans le texte de la loi du 7 juillet 1983 une disposition permettant le choix de ce cadre en dépit du caractère national -et pas seulement local- qui serait alors celui de la société à constituer. Si le choix se portait sur une société anonyme de droit commun régie par la loi du 24 juillet 1966 il suffirait qu'un décret en Conseil d'Etat autorise la participation de collectivités territoriales.

Comme cela a été prévu dans le cadre des réflexions déjà conduites pour d'autres projets le passage au stade opérationnel nécessiterait :

- une convention de concession à conclure entre l'Etat et la Société choisie (S. A. E. M. ou S. A. classique), le cahier des charges l'accompagnant devant être approuvé par décret en Conseil d'Etat ;
- un contrat de mise à disposition de la future ligne à conclure entre le concessionnaire et la SNCF, moyennant comme redevance le montant de l'excédent brut d'exploitation différentiel prévu avec la mise en service de l'ouvrage ;
- un mandat de maîtrise d'ouvrage, accompagné d'un contrat de maîtrise d'oeuvre à conclure après appel d'offres conformément à la loi du 11 décembre 1992 ;
- un ou plusieurs mandats et un ou plusieurs contrats entre le concessionnaire et l'exploitant, notamment pour l'entretien futur des installations.

Bien évidemment un tel dispositif -en raison de son objet qui est de prévenir la situation critique que constituerait la saturation d'ouvrages routiers concédés- devrait permettre que la SEM puisse accéder, comme pour une autoroute, à des prêts avec taux ne dépassant pas 7 %. De plus son ambition qui est d'engager un processus de création d'une offre ferroviaire marchandises nouvelle en direction de l'ITALIE devrait autoriser un apport de l'Union Européenne.

Il convient de souligner en effet que la réalisation de cette branche alpine du TGV SUD-EST, avec les caractéristiques préconisées, engagerait -comme il a été dit- un processus de mixité d'usage. Avec la réalisation ultérieure du barreau nouveau marchandises "ROSSILLON/Tunnel DU GUIERS", au besoin au gabarit "autoroute ferroviaire", non seulement elle "bouclerait" le nouvel itinéraire fret AMBERIEU/MONTMELIAN par la Vallée du GUIERS mais anticiperait sur le projet global AMBERIEU/ITALIE.

Il s'agirait donc bien d'une première étape d'un projet dont l'ambition est à l'échelle du devenir de l'espace européen et dont la nécessité est bien établie au regard des besoins du trafic européen transalpin et, dans le cas particulier des ALPES Françaises, de l'insuffisance... et de la fragilité de l'itinéraire de l'infrastructure existante à l'amont de SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE comme vient de le rappeler une crue exceptionnelle de l'ARC ce 24 septembre 1993 (voir annexe 13).

On le voit, le scénario défendu dans ce Rapport -avec une anticipation à chaque étape sans en compromettre la faisabilité pour autant- s'inscrit dans un choix de progressivité et d'irréversibilité pour la réalisation d'un ouvrage qui est à l'échelle d'une EUROPE se voulant plus forte et spatialement plus solidaire.

A chaque étape serait confirmée la volonté de concilier sécurité et efficacité, évolution économique et préservation des sites les plus fragiles, avec le souci de rendre compatible la nouvelle donne de la fonction traditionnelle de passage assumée par les ALPES avec toutes les autres missions de ce merveilleux massif qui sera de plus en plus le "Massif Central" de l'EUROPE.

.../...

Que ne soit pas oubliée qu'une détermination politique globale pour l'ensemble de cette nouvelle relation ferroviaire franco-italienne peut très bien rencontrer dans un avenir proche la concrétisation de la décision de lancement d'une initiative européenne de croissance prise par le Sommet des Chefs d'Etats et de Gouvernements à EDIMBOURG en décembre 1992.

Le Conseil des Ministres du 27 octobre 1993 vient d'approuver le projet de loi autorisant la création d'un Fonds Européen d'Investissements afin de permettre la réalisation de l'emprunt que Monsieur le Président de la République estimait récemment pouvoir être de 100 milliards d'écus (1). Cette somme représentant l'équivalent de 7 Eurotunnels il n'est pas irréaliste de penser que prêt à temps un projet franco-italien -"Transalpes" après "Transmanche"- puisse être lancé à cette occasion...

Soulignons à ce point de notre réflexion que l'initiative européenne de croissance resterait sans grand effet durable si elle n'était pas l'occasion d'ajouter aux objectifs de cohésion sociale des Fonds structurels de la C. E. E. d'hier de nouvelles modalités d'intervention, par exemple pour la B. E. I. avec des avances, des bonifications ou / et des différés de remboursement de prêts à taux faibles et de longue durée, afin de rendre possible la réalisation des grandes infrastructures (appelées "maillons-clés" par la C. E. E. elle-même) qui assureront la cohésion spatiale du territoire de l'Union Européenne !

.../...

(1) Les économistes qui, avec Edmond MALINVAUD, ne récusent pas l'idée d'un nécessaire "new deal" européen proposent de multiplier par huit l'initiative européenne de croissance et avancent le montant de 250 milliards d'écus, correspondant à 4 % du P. I. B. européen étalés sur 4 ans, pour des programmes d'investissements à finalité collective.

Pour donner forme et force à la détermination des pouvoirs publics franco-italiens nous suggérons que dans les meilleurs délais des dispositions soient prises pour permettre à court terme une sensible amélioration de la liaison ferroviaire voyageurs "LYON/TURIN". Il s'agirait pour la SNCF de doter cette ligne de motrices tri-courant capables de prolonger leur circulation de MODANE à TURIN. En accompagnant ce meilleur équipement d'un effort d'investissements maîtrisable, notamment sur la signalisation, et de mesures d'exploitation il serait probablement possible de réduire de 40 minutes ou plus la durée du trajet LYON/TURIN. En admettant la réciprocité pour le PENDOLINO italien nul ne peut douter que l'arrivée du TGV à TURIN sera bien le signe d'un engagement du processus d'effacement de l'effet barrière des ALPES entre l'ITALIE et les autres pays communautaires via la FRANCE.

ALPES DU SUD

Aujourd'hui nous sommes face à une immense frustration de très nombreux Alpains du Sud qui, divisés sur le tracé d'A8 bis et perplexes sur la faisabilité rapide d'un ouvrage évalué entre 15 et 20 milliards de F, évoquent le MONT BLANC, le FREJUS, le PUYMORENS et le SOMPORT pour souligner et justifier l'urgence de la prise en compte de leurs projets de tunnels dans la HAUTE DURANCE ou le MERCANTOUR. Et par ailleurs nous sommes confrontés à une surdensification du littoral et à une désertification de plusieurs vallées dites de "l'arrière-pays" alors que dans le même temps le trafic marchandises s'accroît constamment avec 2 200 passages P. L./jour à VINTIMILLE, plus de 100 au Col de LARCHE et environ 300 au MONTGENEVRE (en moyenne quotidienne par an, ce qui n'exclut pas des pointes plus élevées certains jours).

Sans nullement méconnaître la qualité de la conception technique du projet de doublement de l'A 8 ou l'intérêt des travaux d'expertise qui ont été conduits, nous avons le sentiment d'être en présence d'un projet inadapté aux problèmes à résoudre. Il nous semble qu'il faut, sur le littoral -compte tenu de la réalité massivement urbaine (93 %) des trafics sur les sections autoroutières congestionnées et en raison des tendances observées dans l'évolution des trafics (1)- impérativement distinguer les trafics locaux et les trafics de transit. Des aménagements et ouvrages complexes et coûteux s'imposent d'urgence mais ils ne peuvent prendre la forme d'une nouvelle autoroute littorale de 120 kilomètres de longueur. De toute évidence une liaison routière ayant vocation à structurer le développement urbain ne peut qu'improprement être appelée autoroute. De plus doubler un axe existant ne devrait pas signifier automatiquement l'accueil des mêmes catégories de véhicules : les Italiens, entre FLORENCE et ROME, ont su obtenir -même pour une nouvelle voie autoroutière- des coûts moindres en sélectionnant les trafics. Dans un courrier du 25 octobre dernier à Monsieur le Préfet des ALPES-MARITIMES (voir annexe 14) un Parlementaire de ce Département nous semble illustrer le bien fondé de telles réflexions.

.../...

(1) Dans un très récent exposé devant la dernière Conférence de l'AFTES, à TOULON, Monsieur BECKER -D. R. E. de P. A. C. A.- soulignait avec pertinence la position centrale de la Région PACA pour l'Arc Méditerranéen, entre la CATALOGNE et l'ITALIE du NORD, et remarquait que "le trafic poids lourd entre l'ESPAGNE et l'ITALIE a augmenté de 80 % depuis 1986"...

Ces observations n'entrent pas directement dans une mission portant sur les liaisons transalpines mais elles pourraient avoir un double intérêt si d'une part elles contribuaient à accélérer la solution de problèmes locaux quotidiennement vécus avec difficulté par des dizaines de milliers d'automobilistes (voir les encombrements CANNES-NICE ou le point singulier du franchissement de la rivière VAR...) et si d'autre part elles aidaient à une plus grande pertinence dans le choix à long terme de la liaison internationale ESPAGNE/ITALIE par la PROVENCE.

Or on a souligné, au début de ce rapport, le besoin incontestable d'une relation routière efficace entre les régions économiquement fortes de part et d'autre des ALPES du SUD.

Ce maillon manquant que constitue l'absence de relation directe apparaît clairement sur les cartes autoroutières et ferroviaires lorsqu'on les superpose avec celles des densités de population ou des villes les plus importantes. Il faut donc s'engager dans les meilleurs délais à combler cette lacune. Le rapport de Maurice LEGRAND a approfondi les divers projets envisagés par les uns ou par les autres et conclut assez nettement en faveur d'une solution de nouvelle percée alpine internationale.

En effet, il souligne que l'axe naturel de la Vallée de la DURANCE n'est pas très facile à aménager pour un itinéraire à caractéristiques autoroutières à l'amont de GAP. Par ailleurs, côté italien, la Vallée de SUSE est déjà traversée par l'autoroute du FREJUS et il existe une opposition vive à un accroissement du trafic, notamment poids lourds.

.../...

Le rapport a donc étudié les possibilités de passage plus au Sud : trois projets sont envisageables, TENDE et la Vallée de la ROYA, le GESSO et la VESUBIE, la STURA et la TINEE (voir annexe 15). De l'étude des divers critères d'environnement, d'aménagement et de coût, il est ressorti que pour une liaison à caractère international ce dernier était sans doute le meilleur. L'arrière-pays niçois est une contrée splendide enrichie par le Parc National du MERCANTOUR mais extrêmement accidentée. Les trois superbes rivières précitées coulent dans des gorges abruptes et une voie de bonnes caractéristiques nécessite de ce fait une succession de tunnels et d'ouvrages d'art ininterrompue pour arriver au tunnel de faite. La TINEE présente l'avantage de ne pas affecter le Parc du MERCANTOUR et de traverser des terrains un peu moins mauvais que les deux autres tracés. Par ailleurs, elle débouche directement sur la RN 202 qui relie NICE à DIGNE, permettant de rejoindre l'autoroute A 51.

Signalons néanmoins le seul inconvénient de cet itinéraire qui est d'être le plus long (103 km contre 101 km pour la ROYA par la TURBIE et seulement 88 km pour la VESUBIE). Le coût des travaux du projet LA MESCLA - CUNEO est évalué à quelque 12 MMF avec une première phase possible à 7,2 MMF. Le tunnel proprement dit est évalué à 3,2 MMF, les accès côté français à 2,6 MMF et côté italien à 1,4 MMF dans la solution phasée.

Cette possibilité de phasage qui consisterait en une route avec créneaux de dépassement facilement intégrables ultérieurement à une voie à caractéristiques autoroutières est un des gros intérêts du projet ; on peut ainsi, sur de nombreuses portions, réutiliser la voie actuelle.

Cela étant il convient de souligner que l'itinéraire de la Vallée de LA ROYA a vocation à demeurer une grande liaison interrégionale mais nul ne souhaite la voir accueillir les poids lourds sur longue distance. C'est aussi cette vocation et les caractéristiques correspondantes qui ont été récemment approuvées par la Province de CUNEO. Il y a donc parfaite concordance franco-italienne sur ce point.

.../...

La possibilité de recourir au système concédé pour la reconstruction du tunnel de TENDE, à environ 1200/1250 m d'altitude, semblant acceptée par nombre de nos interlocuteurs français concernés, l'amélioration de cet itinéraire se fera d'autant plus rapidement que l'Etat pourra concentrer ses moyens sur la partie accès au tunnel que constitue la RN 204.

Ce nouveau tunnel de TENDE pouvant se financer par sa seule concession il n'y a pas lieu d'opposer les deux itinéraires ROYA et TINEE mais d'en organiser la complémentarité, le second constituant le passage de la grande liaison internationale nécessaire indépendamment de l'amélioration à poursuivre de la liaison interrégionale existante.

Les choix étant retenus, il conviendra dans les meilleurs délais, d'engager des négociations concrètes avec le Gouvernement italien afin de préparer un appel d'offres qui ne portera que sur les concessions des nouveaux Tunnels, de façon analogue à ce qui avait été fait pour le Tunnel du FREJUS. La complémentarité soulignée permettra de prévoir un phasage dans les réalisations, les rentabilités escomptées permettant d'envisager de mettre à la charge du concessionnaire une partie des travaux de la route d'accès à partir de la MESCLA. Si ces propositions étaient retenues, il conviendrait de bien préciser, dans l'appel d'offres, que le niveau de participation à ces travaux d'aménagement fera partie des termes du choix du concessionnaire.

Le rapport de Maurice LEGRAND a fait également apparaître l'intérêt d'une liaison à caractère interrégional en haut du val de DURANCE afin de faciliter les relations entre les HAUTES-ALPES et l'ITALIE. Le BRIANÇONNAIS n'est, pour sa part, relié correctement qu'avec MARSEILLE par la Vallée de la DURANCE, la liaison BRIANÇON-GRENOBLE-LYON n'étant actuellement assurée que par la route du LAUTARET déjà difficile l'été et parfois inutilisable l'hiver.

.../...

Pour ce faire, plusieurs projets ont été -côté français- envisagés.

Le percement d'un tunnel routier sous le Col de l'ECHELLE

Plus bas point de passage des ALPES entre MENTON et VIENNE, il serait atteint par une route empruntant la basse Vallée de la CLAREE, classée depuis peu : cette solution aboutit dans la Vallée Etroite et à BARDONNECHE où l'on rejoint l'autoroute de SUSE au FREJUS ; cette solution présente l'avantage d'être peu coûteuse côté français et pour le tunnel principal (3,7 km de long) ; ses inconvénients sont qu'elle traverse un site classé et que l'opposition y est forte à la construction d'une route à bonnes caractéristiques.

Il a été aussi envisagé de se contenter d'assurer la viabilité hivernale du col de l'ECHELLE moins haut que le MONTGENEVRE (1750 m) mais des travaux importants seraient nécessaires sur le versant italien (mais situé en FRANCE) et bien entendu le problème de la Vallée de la CLAREE resterait entier.

Postérieurement à nos discussions avec les autorités italiennes, certains ont suggéré d'autoriser les seuls véhicules de tourisme sur cet axe mais cela reviendrait à maintenir les poids lourds au MONTGENEVRE alors que le but est le désenclavement des HAUTES-ALPES ; par contre, cela faciliterait l'attractivité des stations de ski françaises pour la clientèle italienne. Resterait à savoir si effectivement sans péages de poids lourds un montage financier serait possible... et si l'interdiction de passage aux camions pourrait être pérenne, le passage de cars de tourisme représentant un gabarit poids lourds...

Le percement d'un tunnel sous le MONTGENEVRE

Une autre solution envisage un tunnel sous le MONTGENEVRE, des ALBERTS (à 5 km à l'amont de BRIANÇON) jusqu'à CESANA TORINESE. Cette solution paraît intéressante car elle permet de rejoindre la route SS48 qui sera aménagée pour la desserte des Championnats du monde de ski à SESTRIERES en 1997. Plus courte que la liaison par le Col de l'ECHELLE, elle permettrait à la station du MONTGENEVRE de retrouver la quiétude de l'ALPE d'antan.

.../...

Malheureusement, cette solution est plus coûteuse puisque le percement du tunnel est évalué à 1 800 MF environ, plus les travaux d'accès (130 MF). Or le trafic attendu (3 000 véhicules jour) ne suffit pas à rentabiliser l'opération (recettes de 85 MF) ; il faudrait donc, comme pour l'ECHELLE, une intervention financière des divers partenaires publics.

Il est également envisageable d'améliorer l'itinéraire actuel en réalisant des créneaux de dépassement dans la montée versant français du MONTGENEVRE et en réalisant une tranchée couverte dans la traversée de la station en séparant trafic de transit et desserte locale. Côté italien, il faudrait aménager la traversée de CLAVIERES et compléter la déviation de CESANA TORINESE. Le coût total serait de 400 MF dont 160 MF côté français. Cette solution serait donc la moins coûteuse et la moins agressive au plan de l'environnement mais évidemment, elle ne permettrait pas une amélioration qualitative des dessertes notamment pour les poids lourds. Elle pourrait néanmoins être considérée comme une solution d'attente dont les effets positifs seraient sensibles, notamment si elle s'accompagnait d'une déviation de BRIANÇON.

Comme on le voit les ALPES du SUD sont riches en projets. La vraie difficulté ne réside pas tant -aujourd'hui- dans l'évaluation comparée des uns et des autres mais dans la nécessité de dégager un accord entre autorités françaises et autorités italiennes.

Une partie importante des travaux de notre mission a donc consisté à chercher à obtenir toutes les clarifications souhaitables de la part de nos partenaires.

Notre point de départ était bien évidemment le communiqué issu de la rencontre de Messieurs BIANCO et MERLONI le 25 janvier 1993 (annexe 16). Il s'avère que la réserve de l'accord à recueillir de la Région PIEMONT apparaissant dans ce texte pour la liaison Val de DURANCE/Val de SUSE est bien appelée à jouer si l'on en juge tant par le plus récent avis de Monsieur le Ministre des Transports, Monsieur MERLONI (voir annexe 17) que par celui de Monsieur le Président du Conseil Régional du PIEMONT, Monsieur BRIZIO (voir annexe 17 bis).

Monsieur le Ministre de l'Equipe- ment, des Transports et du Tourisme a pu -à l'occasion de son insistance personnelle lors de sa rencontre à TURIN le 30 juillet dernier avec son homologue italien Monsieur COSTA- mesurer la réalité de cette position italienne. S'agissant de la liaison VAL de DURANCE/VAL de SUSE, en l'état cette position italienne exclut même à terme tout projet de tunnel (1) sous le Col de l'ECHELLE. Elle est moins fermée pour le MONTGENEVRE mais la réaffirmation de ne donner à cet itinéraire -même amélioré- que des caractéristiques touristiques montre que la volonté italienne est très difficile à concilier avec les projets français étudiés dans la Haute Vallée de la DURANCE. Manifestement à ce jour la présence d'un col à franchir paraît la meilleure protection contre la croissance du trafic poids lourds.

Sauf à imaginer un revirement dans les positions italiennes, que le choix international soit celui d'une recherche de conciliation ou d'une volonté d'affrontement, dans les deux cas un délai est donc donné à la partie française pour affiner ses projets. Aux deux tunnels routiers envisagés s'est d'ailleurs ajoutée la suggestion -qui mérite examen- d'une étude pour une liaison ferroviaire entre le VAL de DURANCE et la future ligne à grande vitesse franco-italienne. Il convient donc d'utiliser les mois et les années à venir à explorer plus à fond les diverses solutions, avec approfondissement des relations transfrontalières entre les Communautés montagnardes des deux versants d'une part, réflexion sur les communications de demain dans cette partie des ALPES d'autre part. Au demeurant, s'agissant de communications à caractère interrégional intéressant les Vallées de la DURANCE, de SUSE et de la MAURIENNE, il serait bon que le débat se noue entre les Régions P. A. C. A., PIEMONTE et RHONE-ALPES.

En approfondissant la discussion avec nos partenaires italiens deux raisons majeures sont mises en avant comme justifications :

- tout d'abord un choix prioritaire de désenclavement du Sud de la Région PIEMONTE, et nos contacts à CUNEO avec les dirigeants de cette Province et de la Ville nous ont fait comprendre les fondements de cette priorité ;

.../...

(1) pour l'honnêteté du propos il convient de préciser que cette position a été exprimée avant la suggestion d'en limiter l'usage aux voitures légères et cars...

- ensuite l'impossibilité de demander à la Vallée de SUSE de supporter un trafic routier de marchandises supplémentaire alors que vient de s'achever l'autoroute et que deux autres grands projets la concernent, une ligne T. H. T. pour l'importation d'énergie électrique et, bien sûr, la L. G. V. ferroviaire LYON/TURIN.

Il ne nous appartient pas de juger le bien-fondé de ces justifications. Peut-être ne nous appartient-il pas non plus de préconiser telle attitude plutôt que telle autre dans les négociations franco-italiennes à venir s'il devait s'agir de la définition d'une position de politique internationale. De surcroît sur ce point des questions de fond restent à approfondir avant d'arrêter un choix d'attitude vis-à-vis de l'ITALIE. Subordonner la création d'une liaison internationale par le MERCANTOUR à une acceptation italienne d'un tunnel entre la Vallée de la DURANCE et celle de SUSE serait-il conforme aux attentes des ALPES-MARITIMES et des ALPES de HAUTE-PROVENCE ? Serait-ce pour le grand avenir un bon choix pour l'Arc Méditerranéen en gestation entre BARCELONE et TRIESTE ? Est-on sûr -compte tenu de la "logique poids lourds" qui assure l'équilibre financier des tunnels concédés- qu'il s'agit du choix à long terme le plus pertinent pour la Haute Vallée de la DURANCE ?

Eu égard aux gains de population observés depuis une décennie dans une ville comme BRIANÇON ou dans une vallée comme la CLAREE, alors que dans le même temps la MAURIENNE perdait 6 % de sa population malgré l'ouverture du tunnel routier du FREJUS, nous ne doutons pas que les forces politiques, économiques et associatives que recèle le Département des HAUTES-ALPES sauront inscrire leurs réflexions dans ces questionnements, d'autant que nous nous efforcerons -plus avant- de proposer des choix pouvant constituer des avancées bénéfiques et légitimement attendues par les Haut-Alpins.

.../...

En tout état de cause si le choix -pour les relations Vallée de la DURANCE/Vallée de SUSE- était celui d'une solution conciliante avec l'ITALIE, orientation qui -au terme de nos discussions avec les autorités italiennes concernées- nous semble s'imposer, il devrait s'accompagner d'exigences françaises portant sur :

- la confirmation du calendrier de réalisation des déviations d'OULX et de CESANA ;
- le raccordement de la déviation projetée de CESANA à la route du Col du MONTGENEVRE et l'amélioration de cette route jusqu'à la frontière française ;
- l'amélioration de la voie (et de sa viabilité hivernale) entre VINADIO et le Col de LARCHE, la desserte de la Vallée de l'UBAYE et la liaison CUNEO/GAP étant en cause.

Plus au Sud, notre dialogue -rendu efficace par la mission confiée à Monsieur l'Ingénieur Medardo MACORI (1) par le Gouvernement italien- a certainement aidé au rapprochement des points de vue au sujet du franchissement du MERCANTOUR et les positions sont maintenant communes pour l'amélioration de l'itinéraire de la ROYA et le Tunnel de TENDE comme pour le choix de la Vallée de la STURA, avec tunnel partant de l'aval de VINADIO pour déboucher au Sud d'ISOLA dans la Vallée de la TINEE, et non plus de la Vallée du GESSO pour déboucher dans celle de la VESUBIE, pour la grande liaison internationale à créer.

Il convient de noter que ce choix d'un barreau EST/OUEST de la STURA à la TINEE a l'avantage (outre les intérêts précédemment soulignés) non seulement de rejoindre l'autoroute côtière à l'Ouest de NICE, en évitant la traversée de cette ville pour la liaison MARSEILLE/PIEMONT, mais de créer une liaison alpine NORD/SUD qui n'est pas sans intérêt entre la Vallée de l'UBAYE -voire le GAPENÇAIS et le BRIANÇONNAIS- et NICE (voir annexe 18).

Devant l'ensemble de ces données il nous faut retenir des recommandations réalistes si on les veut utiles.

.../...

(1) Conseiller Spécial de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, Monsieur MERLONI

Toutefois un réalisme, issu de constats qui nous semblent s'imposer, ne serait pas recevable par les ALPES du SUD s'il ne s'inscrivait pas dans une vision prospective se situant -comme pour les ALPES du NORD- à la hauteur des enjeux dont sont porteuses toutes les ALPES Françaises dans la constitution de l'espace européen.

Aussi croyons-nous devoir proposer au Gouvernement :

1° Le choix de la Vallée de la TINEE pour la création de la nouvelle liaison routière internationale dans les ALPES du SUD, avec tunnel de faîte permettant de rejoindre la Vallée italienne de la STURA à l'aval de VINADIO

C'est manifestement l'itinéraire le moins pénalisant car :

- il concerne la vallée la moins urbanisée,
- il a l'impact le plus limité sur le MERCANTOUR,
- il préserve au mieux les richesses paysagères et naturelles qui se situent essentiellement sur les versants.

De plus il a le double intérêt :

- de créer par le Col de LANCHE, depuis VINADIO, un nouvel itinéraire entre la Vallée de l'UBAYE et NICE ;
- de permettre, par une jonction avec l'antenne autoroutière qui doit desservir DIGNE, une très intéressante alternative à l'itinéraire côtier.

Toutes ces indications sont utilement développées dans les études excellentes de la Direction Régionale de l'Equipement de PROVENCE ALPES COTE d'AZUR et du C. E. T. E. Méditerranée.

Il faut ajouter que ce choix de la TINEE, qui est désormais aussi celui de nos partenaires italiens, fait une quasi unanimité chez les élus et responsables économiques des ALPES-MARITIMES. Il nous a été présenté comme d'un intérêt certain par les élus concernés des ALPES de HAUTE-PROVENCE et par Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des HAUTES-ALPES s'il se prolonge par une réelle ouverture du pays niçois vers la Vallée de la DURANCE par DIGNE.

2° L'inscription au Schéma Directeur National des Autoroutes de la liaison NICE/A 51 par DIGNE en lieu et place de la G. L. A. T. prévue à ce jour sur cet itinéraire des RN 85 et 202, sachant qu'avec des exigences accrues -mais néanmoins montagnardes- en matière de normes et profils on aboutirait à de plus grandes longueurs de tunnels et à de moindres dommages à l'environnement.

Cette liaison autoroutière DIGNE/Vallée de la TINÉE assurerait une jonction majeure entre l'autoroute A 51 GRENOBLE/AIX-EN-PROVENCE et la liaison internationale NICE/CUNEO, en cohérence avec la réalisation de la voie Padane ASTI-CUNEO du côté italien qu'il conviendrait de prolonger vers DIGNE (voir annexe 19).

Ce serait là une alternative à une solution ne pouvant qu'induire une concentration des trafics lourds sur l'itinéraire côtier et une rupture avec la logique qui a conduit au contraste déjà signalé entre les évolutions respectives du littoral, dont la densification urbaine doit avoir des limites, et du pays intérieur dont la désertification doit être enrayée.

Ce serait confirmer à terme la vocation économique, pas seulement touristique, de l'arc méditerranéen BARCELONE/VENISE, en ne concentrant pas, dans la Région PROVENCE/ALPES/COTE D'AZUR, le développement sur la seule zone côtière déjà chargée avec les deux agglomérations de MARSEILLE et NICE et les villes intermédiaires qui totalisent 3 millions d'habitants.

Ce serait donc conforter sur la zone côtière elle-même, pour peu que soit effectivement programmé et réalisé le barreau A 51/A 8 entre CADARACHE et SAINT-MAXIMIN, l'activité industrielle et portuaire de MARSEILLE et TOULON mais aussi un pôle d'excellence comme SOPHIA-ANTIPOLIS qui ajouterait à son intégration à l'arc méditerranéen l'avantage d'un réel désenclavement.

.../...

Ce serait en définitive -sans donner aux Transports l'exclusivité des fonctions structurantes- un véritable choix d'aménagement du territoire, régional, national et européen, autorisant à anticiper avec volontarisme sur des trafics futurs qui, même soumis à péage, seront beaucoup plus proches que d'ordinaire des trafics sans péage en raison du confort très sensible apporté à l'itinéraire, du net raccourcissement du trajet et du temps de parcours réduit de près de moitié.

Ce serait aussi, en complément des dispositions à prendre pour mieux structurer l'espace urbanisé et améliorer les déplacements quotidiens de la Métropole NICE-COTE D'AZUR, désenclaver réellement l'agglomération niçoise et son million d'habitants (voir annexe 20) en ajoutant à sa desserte littorale une grande liaison avec le PIEMONTE et la LOMBARDIE et un raccourcissement sensible des distances en direction de LYON et plus encore de GENEVE par l'autoroute des ALPES et non plus par la Vallée du RHONE, tout en créant un itinéraire plus attractif pour les trafics touristiques à destination ou en provenance des ALPES-MARITIMES.

Ce serait enfin transformer le pays Dignois et même le Gapençais en "portes de la Méditerranée", en desservant des secteurs restés à l'écart du réseau autoroutier et en apportant une accessibilité grandement facilitée à toutes les stations de sports d'hiver des ALPES du SUD qui se flattent à juste titre de concilier neige, soleil et nature vraie... sans menacer le classement envié des HAUTES-ALPES comme Département où l'on vit le mieux en FRANCE (voir enquête de l'Hebdomadaire "Le Point"). Même si les infrastructures de communications n'en sont qu'un élément et l'exemple de la MAURIENNE en témoigne, ne pourrait-on alors parler -en cas de mise en place d'un véritable plan d'accompagnement économique- d'une chance de "reconquête du territoire" comme en affichent l'ambition les initiateurs du débat qui s'amorce sur l'Aménagement du Territoire ?

.../...

3° La mise en place d'un "Plan ALPES du SUD", comme il y a eu un "Plan Transmanche" et un "Plan Tarentaise" pendant le Xème PLAN.

Ce "Plan ALPES du SUD", outre la concession pour les Tunnels de TENDE et de la TINEE sur les bases précitées et pour la jonction autoroutière -à caractéristiques montagnardes- des Vallées du VAR et de la DURANCE, porterait prioritairement sur :

- la RN 204, dont la poursuite de l'aménagement dans la Vallée de la ROYA nécessite 600 MF de travaux ;
- les accès à la tête du Tunnel de la TINEE depuis la Vallée du VAR côté français et depuis CUNEO côté italien qui représentent 4 milliards de F à partager avec l'ITALIE ;
- la RN 94 dont l'itinéraire doit être amélioré jusqu'à la frontière italienne et comprendre la déviation ouest de BRIANÇON (1) et la tranchée couverte de MONTGENEVRE, soit globalement environ trois fois les crédits de 300 MF promis au titre du XIème Plan ;
- la RN 91 qui justifierait que soient prévus, côté ISERE, un prolongement au "Plan OISANS" et -entre la GRAVE et les limites du Département de l'ISERE- 150 MF de travaux pour le recalibrage des tunnels et la création de paravalanches, cet itinéraire du LAUTARET, qui assure la relation GRENOBLE/ITALIE, constituant le désenclavement du BRIANÇONNAIS vers GRENOBLE ;
- la RD 900 sur laquelle, en raison de la modicité des moyens financiers du Département des ALPES de HAUTE-PROVENCE, il serait légitime de poursuivre à hauteur d'environ 50 MF l'effort engagé par l'Etat à titre de compensation de la suppression de l'Unité militaire alpine de BARCELONNETTE.

Bien évidemment un tel "plan ALPES du SUD" nécessiterait le montage d'un partenariat (Etat/Région/Départements...), le passage au réseau concédé de la liaison Vallée du VAR/Vallée de la DURANCE (environ 85 kilomètres après le barreau devant desservir DIGNE) ayant le double avantage d'accélérer son aménagement, aujourd'hui envisagé sur la durée de plusieurs Plans successifs, et de permettre de reporter l'effort de l'Etat en crédits budgétaires sur d'autres itinéraires.

.../...

(1) la première à retenir en l'absence d'accès à un tunnel bas sous le MONTGENEVRE

Enfin, il y a lieu de souligner l'importance qu'il y aurait à ce que -à l'occasion de ce Plan- soient recherchés les moyens de la permanence et de l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la FRANCE et l'ITALIE dans les ALPES du SUD.

En effet, outre le souhait de voir clarifiées les perspectives de développement de la grande vitesse, exprimé par les ALPES MARITIMES, nous ont été soulignés :

- un attachement à la ligne NICE/BREIL/CUNEO qui -bien qu'à ce jour à voie unique- présente un double intérêt de desserte des populations locales voulant rejoindre NICE et de liaison avec CUNEO et TURIN, les usagers et des élus se rejoignant pour demander le renforcement de ses capacités ;
- une volonté d'améliorer la vitesse du tracé italien de la ligne MARSEILLE/GENES/MILAN ;
- un intérêt non seulement pour la confirmation des dessertes existantes dans le Département des HAUTES-ALPES mais le souhait -formulé par divers représentants d'associations et par des élus- de le conforter par l'étude d'un bouclage avec la Vallée de SUSE, au prix d'une extension d'une vingtaine de kilomètres reposant le problème du choix d'un débouché sur OULX ou sur BARDONNECHE selon que l'objectif serait de créer un axe ferroviaire MARSEILLE/TURIN ou, plus modestement, de raccorder le BRIANÇONNAIS à la ligne SUSE/MODANE. A noter que certains verraient dans cette dernière solution une des compensations à la suppression annoncée du Bataillon de Chasseurs Alpins en résidence à BRIANÇON.

D'aucuns -parmi nos interlocuteurs- ont insisté sur d'autres lignes, notamment DIGNE/NICE, n'entrant pas dans notre mission mais leur démarche souligne tout autant une crainte d'être un jour "orphelins du rail" qu'une volonté légitime de préserver l'avenir d'un mode collectif de transport : il y a lieu de tenir compte de cette attente et de prendre les dispositions en conséquence selon des modalités à préciser.

*

* *

Après avoir évoqué les projets alpins étudiés par Monsieur l'Ingénieur Général Maurice LEGRAND, Monsieur le Ministre de l'Equipement, du Logement et des Transports écrivait dans sa lettre de mission "L'importance des enjeux... nécessite la mise au point d'une stratégie globale et cohérente portant sur les différents modes de transports et sur l'ensemble de l'Arc Alpin et qui recueille l'accord de nos partenaires italiens".

Il ressort de cette mission sur les liaisons transalpines que l'importance des enjeux en cause est bien confirmée. La place de la FRANCE dans l'EUROPE du SUD et son aptitude à profiter à plein du Marché Unique se joueront essentiellement dans le domaine des transports. C'est pourquoi les deux priorités que sont une liaison ferroviaire de l'An 2000 entre LYON et TURIN et une voie routière moderne entre la PROVENCE et la LOMBARDIE, depuis longtemps mentionnée dans des rapports (1), doivent devenir des réalités dans le tout début du XXIème siècle.

Pour cela les décisions sont à prendre dans les plus brefs délais et l'accord de nos partenaires italiens se trouve -sur ces deux grandes priorités- confirmé.

Le phasage possible de l'important projet ferroviaire et l'addition des moyens de l'Etat et du réseau concédé pour les projets routiers nous semblent rendre réalistes les propositions ambitieuses préconisées tant pour les ALPES du NORD que pour les ALPES du SUD.

.../...

(1) Pour mémoire une étude de l'Union Routière de FRANCE... de 1969 préconisait la réalisation du Tunnel du MERCANTOUR aussitôt après la réalisation du Tunnel du MONT-BLANC.

C'est affaire de volonté politique dont l'expression est sans doute très souhaitable avant que les Etats alpins ne donnent statut de traité international à la Convention Alpine, ne serait-ce que pour clarifier utilement les débats encore en cours sur ce texte important pour l'avenir de tout l'arc alpin.

Pour cela, il faut des choix et un message clair annonçant une volonté affirmée du gouvernement français.

** S'agissant des initiatives françaises pouvant relever de sa seule compétence nous rappellerons :

POUR LES ALPES DU NORD...

l'option fondamentale d'une approche totalement intermodale et le choix en conséquence du fuseau et profil de la L. G. V. SATOLAS/MONTMELIAN et la décision de principe -s'il ne devait pas y avoir maîtrise d'ouvrage directe par la SNCF- de constituer une SEM pour réaliser la branche alpine du TGV Sud-Est, sachant que la desserte rapide par TGV de MONTMELIAN et d'ANNECY constitue l'assurance de l'ouverture internationale du réseau TGV français sur l'ITALIE et la SUISSE ;

POUR LES ALPES DU SUD...

l'étude d'un ambitieux "Plan ALPES du SUD" d'accompagnement et de valorisation des liaisons franco-italiennes et de meilleure desserte de l'ensemble du massif sud alpin, avec conjonction des capacités budgétaires de l'Etat et du système concédé.

.../...

** S'agissant des projets franco-italiens de réalisation du maillon-clé ferroviaire MONTMELIAN/TURIN et de la nouvelle liaison routière internationale par le MERCANTOUR (+ tunnel de TENDE) la méthode que nous suggérons consisterait à institutionnaliser la concertation franco-italienne sur le sujet. L'exemple du tunnel sous la MANCHE pourrait être suivi dans ses aspects les plus positifs : préparer un traité franco-italien affirmant l'objectif et créer une commission intergouvernementale, à charge pour elle de définir les Cahiers des charges des Appels d'offres et -pour la liaison ferroviaire- de constituer un Comité de Sécurité intervenant à l'amont de la définition du Cahier des charges et évitant toute surenchère postérieure.

La nouvelle liaison ferroviaire nord-alpine et les tunnels routiers sud-alpins concédés justifieraient ce dispositif ; la dite commission pourrait prendre en charge le suivi de l'ensemble des concessions alpines. Cette commission pourrait être chargée de rédiger le traité avant d'être officialisée par ce dernier puis de préparer l'appel d'offres.

Pour la partie MONTMELIAN/TURIN il y a lieu d'engager d'urgence une étude d'ingénierie financière et une étude approfondie sur les conséquences d'un effacement de l'effet frontière. C'est un nouvel EUROTUNNEL qui verrait le jour entre la FRANCE et l'ITALIE et un projet aussi ambitieux doit bénéficier des bases les plus claires et les plus saines.

Pour ce qui concerne les projets routiers franco-italiens des ALPES DU SUD cette commission intergouvernementale pourra également superviser les procédures et les contrôles nécessaires.

Il va de soi que l'importance majeure et la dimension européenne des principales propositions de ce Rapport justifient que la FRANCE et l'ITALIE engagent au plus tôt au sujet de leur concrétisation un dialogue avec la Commission de l'Union Européenne.

.../...

Ces projets sont bien à la mesure de nos pays et de la place qu'ils peuvent tenir ensemble dans l'aménagement du territoire européen.

En permettant "un développement, dans le progrès, des techniques de transport en fonction de l'intermodalité des transports" comme le recommande la Directive 92/106/CEE du CONSEIL du 7 décembre 1992 ils doivent porter l'ambition d'être des modèles au sens du choix de SYDNEY comme ville olympique, en matière de qualité de vie, d'environnement : non seulement ils ne doivent pas entraîner des nuisances supplémentaires mais par les principes qui les érigent, par la manière dont ils seront conçus et la façon dont ils seront réalisés, ils devraient marquer un progrès significatif, un message du XXème au XXIème siècle.

Louis BESSON

Ancien Ministre

Catherine D. COMOLLI

Préfet chargé d'une Mission
de Service Public

(NOVEMBRE 1993)

A N N E X E S

* * * * *

- 1..... LETTRE DE MISSION DE MONSIEUR LE MINISTRE Jean-Louis BIANCO
- 2..... LETTRE DE CONFIRMATION DE MISSION DE MONSIEUR LE MINISTRE Bernard BOSSON
- 3..... LES ALPES EN EUROPE, VUES PAR UN MAGAZINE BRITANNIQUE
- 4..... EXTRAIT DU RAPPORT DU CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS DE novembre 1990 AVEC EVALUATIONS PERMETTANT D'APPRECIER LES CAPACITES D'INTEGRATION EUROPEENNE DES DIVERSES LIGNES DE TGV DU SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
- 5..... LE SCHEMA EUROPEEN DES LIGNES FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE ET SES "MAILLONS-CLES"
- 6..... PROCES-VERBAL DE LA REUNION DU COMITE DE PILOTAGE FRANCO-ITALIEN DU 20 septembre 1993
- 7..... DESCRIPTION DU SCENARIO PROPOSE PAR LE PRESENT RAPPORT POUR LA NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE FRANCO-ITALIENNE
- 8..... TABLEAU ET SCHEMA RECAPITULATIFS DES EVALUATIONS SNCF DES DIVERSES PHASES OU SECTIONS DE LA NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE FRANCO-ITALIENNE SELON LE SCENARIO PROPOSE
- 9..... ARRETE FEDERAL SUISSE SOUMIS A VOTATION POPULAIRE RELATIF A LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE SUISSE A TRAVERS LES ALPES (4 octobre 1991)
- 9 bis..... ARRETE FEDERAL SUISSE CONCERNANT LE CREDIT GLOBAL DESTINE A LA REALISATION DU PROJET DE LIGNE FERROVIAIRE SUISSE A TRAVERS LES ALPES (4 octobre 1991) + SON ANNEXE DE LA MEME DATE
- 10..... SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES TGV APPROUVE PAR LE CIAT DU 14 mai 1991
- 11..... UN EXEMPLE DES RISQUES QUE REPRESENTE LA CROISSANCE DES TRAFICS FRET SUR UN ITINERAIRE INADAPTE : L'ACCIDENT SURVENU AU COEUR DE LA VILLE D'AIX-LES-BAINS, le 16 mars 1992
- 12..... EXTRAIT DE L'ALLOCUTION DE MONSIEUR LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE POUR LE 25è ANNIVERSAIRE DU TUNNEL SOUS LE MONT-BLANC (19 juillet 1990)

.../...

- 13..... LA LIAISON FERROVIAIRE FRANCE/ITALIE ACTUELLE ET SA FRAGILITE
(Crue de l'ARC du 24 septembre 1993)
- 14..... LETTRE DE MONSIEUR LE SENATEUR LAFITTE A MONSIEUR LE PREFET DES
ALPES-MARITIMES du 25 octobre 1993
- 15..... CARTE DES TROIS TRACES ETUDIES POUR LA NOUVELLE LIAISON
NICE / CUNEO
- 16..... COMMUNIQUE COMMUN DE MESSIEURS BIANCO, MINISTRE FRANÇAIS, et
MERLONI, MINISTRE ITALIEN, A L'ISSUE DE LEUR RENCONTRE du 25
janvier 1993
- 17..... NOTE DE PRESENTATION DE LA POSITION ITALIENNE SUR LES LIAISONS
ROUTIERES ALPES DU SUD PAR MONSIEUR MACORI, CONSEILLER SPECIAL,
AU NOM DE MONSIEUR LE MINISTRE MERLONI, le 30 juillet 1993
- 17 bis..... LETTRE DE MONSIEUR LE PRESIDENT BRIZIO PRECISANT LA POSITION DE
LA REGION PIEMONTE SUR LES LIAISONS ROUTIERES ALPES DU SUD
(16 septembre 1993)
- 18..... CARTE FAISANT APPARAÎTRE LES POSSIBILITES DE DESENCLAVEMENT
NORD-SUD DES ALPES DU SUD APPORTEES PAR LE CHOIX D'UN TUNNEL
DE FAÎTE ENTRE LES VALLEES DE LA TINEE ET DE LA STURA
- 19..... LES AUTOROUTES EN EUROPE EN 1990 (REALISEES ET EN PROJET) ET
L'INSCRIPTION DANS CE SCHEMA DE L'ARC MEDITERRANEEN
- 20..... LE DESENCLAVEMENT DES ALPES DU SUD PAR LES PROPOSITIONS DU
RAPPORT, AVEC TABLEAU DES DISTANCES ET DES TEMPS DE PARCOURS
-ACTUELS ET FUTURS- ENTRE NICE et TURIN, NICE et GENEVE, NICE et
LYON

A N N E X E N ° 1

* * * * *

LETTE DE MISSION DE

MONSIEUR LE MINISTRE Jean-Louis BIANCO

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement
et des Transports*

03 48 1993

Monsieur le Ministre,

Les liaisons transalpines entre la France et l'Italie constituent un enjeu majeur de développement économique, d'aménagement du territoire européen et de protection de l'environnement humain et naturel, du fait :

- de l'augmentation à attendre des échanges entre les deux pays, mais aussi avec l'ensemble des autres pays européens, tant de l'Europe du Nord que de la Péninsule Ibérique,

- de la qualité des sites traversés, qui justifient un effort particulier d'insertion des infrastructures dans leur environnement.

Aussi, est-il nécessaire d'articuler les différents modes de transports susceptibles de satisfaire ces nouveaux besoins.

De nombreuses options techniques sont envisageables pour le développement des infrastructures, dont un premier examen a été effectué sous la conduite de l'ingénieur général LEGRAND.

En ce qui concerne les Alpes du Sud, le groupe de travail qu'il a présidé, a proposé que soient réalisées à terme deux nouvelles liaisons routières : l'une entre Nice et Cunéo à caractère international marqué et l'autre de nature plus locale entre le Val de Suse et le Val de Durance.

Concernant l'avancement de ces deux projets, un groupe de travail franco-italien, créé en 1988, achèvera dans les prochaines semaines la comparaison des différentes variantes et engagera au cours de l'année la concertation avec les acteurs locaux sur ces projets.

Monsieur Louis BESSON
Ancien Ministre
Maire de Chambéry
Place de l'Hôtel de Ville
73000 CHAMBERY

Mon objectif est que nous soyons en mesure avec les autorités italiennes d'arrêter, à la fin de cette année, les tracés de principe de ces deux projets ainsi que les suites opérationnelles qui doivent leur être données.

En ce qui concerne les Alpes du Nord, des études sont en cours sur la nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin, et notamment l'approfondissement des dispositions visant à favoriser le développement du transport ferroviaire de marchandises. Les études seront poursuivies sous l'égide d'un comité de pilotage binational dont j'ai décidé la création avec mon homologue italien, lors du sommet tenu le 10 novembre dernier à Paris, et qui devrait être mis en place dans les prochaines semaines.

L'importance des enjeux de ces différents projets nécessite la mise au point d'une stratégie globale et cohérente, portant sur les différents modes de transport et sur l'ensemble de l'arc Alpin et qui recueille l'accord de nos partenaires italiens.

L'élaboration d'une telle stratégie me paraît requérir l'instauration d'un large débat entre toutes les parties concernées : Etat, élus, acteurs socioéconomiques et associations représentatives. Je souhaiterais vous confier la préparation, l'organisation et la conduite de ce débat. Il vous appartiendra de me proposer les moyens qui vous semblent nécessaires pour l'accomplissement de votre mission, et notamment, les conditions d'une association des grands acteurs concernés.

Pour le projet de nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, vous bénéficierez de la contribution de la partie française du comité de pilotage binational en charge de ce projet.

De même, vous pourrez vous appuyer sur les travaux du groupe de travail sur les liaisons routières des Alpes du Sud.

Enfin, les Préfets vous informeront du déroulement des travaux de concertation et d'expertise qu'ils conduiront en application de ma circulaire du 15 décembre 1992 sur la conduite démocratique des grands projets d'infrastructures.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Amicé



Jean-Louis BIANCO

A N N E X E N ° 2
*** * * * ***

LETRE DE CONFIRMATION DE MISSION

de MONSIEUR LE MINISTRE Bernard BOSSON



*Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Tourisme*

27 AVR. 1993

de Monsieur le Ministre,

Mon prédécesseur vous avait chargé d'une mission sur les liaisons transalpines entre la France et l'Italie. Compte tenu de l'intérêt que je porte à ce dossier je souhaite que vous puissiez poursuivre votre travail conformément aux orientations arrêtées dans le courrier du 3 mars 1993.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous,



Bernard BOSSON

Monsieur Louis BESSON
Ancien Ministre
Maire de Chambéry
Place de l'Hôtel de Ville
73000 CHAMBERY



A N N E X E N° 3*** * * * ***

LES ALPES EN EUROPE,

VUES PAR UN MAGAZINE BRITANNIQUE

EuroBusiness

THE EUROPEAN BUSINESS MAGAZINE

VOLUME NO. 4 APRIL 1991

ALPINE IMPASSE

**Advertising's
wizards lose
their magic**

*Ripples from
the new Germany*

**Grants to
eastern Europe**

*Who's subsidising
watts?*



ISSN 0953-0711



0953-0711(199104)04:001-0

A N N E X E N° 4
* * * * * * * * * *

EXTRAIT DU RAPPORT DU CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

DE NOVEMBRE 1990

AVEC EVALUATIONS PERMETTANT D'APPRECIER

LES CAPACITES D'INTEGRATION EUROPEENNE

DU SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL

EXTRAIT DU RAPPORT
DU CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

("Rapport sur le projet de schéma directeur national
des liaisons ferroviaires à longues distances")

du 12/11/1990

(PAGE 31)

VOCATION NATIONALE/INTERNATIONALE DES PRINCIPALES LIGNES TGV
(MILLIONS DE VOYAGEURS)

| <u>Projets</u> | <u>Trafics</u> | <u>Référence</u> | <u>Projet</u> | <u>Ecart</u> |
|------------------------------|---------------------|------------------|---------------|--------------|
| TGV Est (projet ESSIG) | intérieur | 6,8 | 11,7 | 4,9 |
| | international | 1,6 | 2,8 | 1,2 |
| TGV Rhin-Rhône | intérieur | 7,1 | 11,0 | 3,9 |
| | international | 2,4 | 4,3 | 1,9 |
| Liaison Transalpine | intérieur | 5,3 | 6,9 | 1,6 |
| | international | 3,1 | 7,8 | 4,7 |
| TGV Languedoc- Roussillon | intérieur | 4,2 | 6,5 | 2,3 |
| | international | 1,0 | 3,3 | 2,3 |
| | | (4) | | |
| TGV Nord | intérieur | 5,3 | 8,7 | 3,4 |
| | international | 7,6 | 22,7 | 15,1 |
| | (dont GB-Continent) | (4,0) | (16,5) | (12,5) |

(4) Références 1995 ou 2000, l'écart en niveau se situant entre 5 et 10 % suivant l'hypothèse.



A N N E X E N° 5*** * * * *****LE SCHEMA EUROPEEN DES LIGNES FERROVIAIRES****A GRANDE VITESSE ET SES "MAILLONS-CLES"**

A N N E X E N° 6
*** * * * ***

PROCES-VERBAL DE LA REUNION DU COMITE DE PILOTAGE

FRANCO-ITALIEN du 20 SEPTEMBRE 1993

LGV LYON-TURIN
COMITE DE PILOTAGE
FRANCO-ITALIEN
3ème REUNION LE 20 SEPTEMBRE 1993 - ROME

-.-.-.-.-

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

-.-.-.-.-

Dans le cadre du sommet franco-italien tenu à Paris le 10 Novembre 1992, les deux ministres chargés des transports, avaient décidé de créer un Comité de Pilotage franco-italien chargé d'examiner les premières études réalisées par les réseaux FS et SNCF sur la section internationale Montmélihan-Turin, du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Ce Comité a été mis en place le 10 Mars 1993. Il est présidé pour la France par M. BERNARD, Préfet de la Région Rhône-Alpes et pour l'Italie par M. SCIARRONE, Secrétaire Général du CIPET et par M. COLLEVECHIO, Directeur Général au Ministère des Transports.

Afin de disposer d'une analyse des travaux réalisés par les chemins de fer français et italiens, le Comité a fait appel à des experts des deux pays sur les questions relatives :

- aux infrastructures, à l'exploitation et à la sécurité,
- aux estimations prévisionnelles du trafic voyageurs,
- aux estimations prévisionnelles du trafic marchandises dans une perspective intermodale,
- aux aspects économiques et socio-économiques.

Les experts ont présenté leurs premières conclusions le 14 Juin 1993. Ils ont déposé leur rapport fin Juillet 1993. Cette expertise a permis de valider la méthode de travail adoptée par les réseaux et les principales conclusions de leurs études. Le principe d'un tunnel de base de 54 km entre Saint Jean de Maurienne et Suse, à deux tubes (avec une gare de service intermédiaire), accessible à la fois aux trains à grande vitesse, aux trains de fret classique (y compris le transport combiné), a été retenu.

L'éventualité du recours à des navettes d'autoroute ferroviaire devra faire l'objet d'études particulières.

L'expertise a par ailleurs mis en évidence la nécessité d'approfondissements d'études sur différents aspects (techniques, économiques et d'environnement).

Sur ces bases, le Comité propose aux ministères des transports, un programme des études d'avant-projet, adopté ce jour, en deux phases. Dans la première phase, les études d'approfondissement seront menées en priorité, dès l'engagement de l'avant-projet, pour répondre à la demande des collectivités locales.

Le coût de la première phase d'élève à environ 300 MF (soit environ 83 milliards de liras). Le coût de la partie commune des études (tunnel de base, études économiques...) est estimé à 120 MF (soit 33 milliards de liras) environ, que le Comité propose de répartir par moitié entre la France et l'Italie.

Le coût des études des lignes d'accès s'élève à environ 100 MF (28 milliards de liras) pour la France et à 22 milliards de liras (80 MF) pour l'Italie. Les sources de financement correspondantes seront à rechercher au niveau national.

Le Comité recommande :

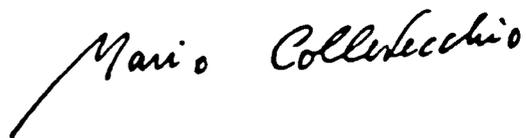
- 1 - aux ministères des transports de se concerter pour l'obtention des financements communautaires européens ultérieurs.
- 2 - la constitution urgente d'un groupe de travail binational, en matière de sécurité, réunissant des représentants des Ministères de l'Intérieur et des Transports des deux pays.
- 3 - la mise en place d'une structure d'étude "ad hoc" pour la réalisation de l'avant-projet.
- 4 - Enfin, aux Etats, l'importance de mener les études du financement des travaux et du montage juridique dans les meilleurs délais possibles.

Le Co-Président français



Paul BERNARD
Préfet de la Région Rhône-Alpes

Le Co-Président italien



Pr. COLLEVECHIO
Directeur Général
au Ministère des Transports

A N N E X E N° 7
*** * * * ***

DESCRIPTION DU SCENARIO PROPOSE PAR LE
PRESENT RAPPORT POUR LA NOUVELLE
LIAISON FERROVIAIRE FRANCO-ITALIENNE

LES ALPES DU NORD - LIAISON FERROVIAIRE

LYON/TURIN

LA PROBLEMATIQUE DE MIXITE DES TRAFICS

TGV - FRET CLASSIQUE - AUTOROUTE FERROVIAIRE

I - GENERALITES

POUR UNE NOUVELLE OFFRE MARCHANDISES

de la FRANCE à l'EUROPE à travers les ALPES

Cette annexe a pour objet de synthétiser les orientations proposées en matière de nouvelle liaison ferroviaire transalpine pour les ALPES DU NORD, abordée avec une problématique majeure de mixité des trafics TGV-Fret-Autoroute Ferroviaire, chaque phase de réalisation devant réserver et donc anticiper les objectifs généraux à plus long terme.

Les propositions s'appuient principalement sur le résultat (figure 0) des études des réseaux ferroviaires connues à ce jour :

a) Etudes Générales de la liaison transalpine

- Schéma Directeur Européen des liaisons ferroviaires à grande vitesse (fin 1990) ;
- Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à grande vitesse (CIAT du 14 mai 1991) ;
- Dossier du débat sur l'intérêt économique et social du projet (mai 1993) ;
- Dossier d'études préliminaires de la section LYON/MONTMELIAN (octobre 1992) ;
- Dossier d'étude de faisabilité franco-italienne pour la partie internationale MONTMELIAN/TURIN de février 1993 (cf figure 1 - Principaux résultats économiques des différentes scenarii).

Les propositions prennent en compte le scénario 4, c'est-à-dire le plus ambitieux à terme (Autoroute ferroviaire).

.../...

b) Etude d'opportunité des contournements ferroviaires Fret des agglomérations lyonnaise et chambérienne

Cohérence avec les études d'autoroute ferroviaire NORD/SUD et FRANCE/ITALIE (rapport intermédiaire mai 1993)

(cf figure 2 - Tableau de synthèse des investissements d'un nouvel itinéraire Fret ferroviaire ROSSILLON/MONTMELIAN)

Les propositions se rapportent au scénario 31.

c) Etude de faisabilité d'aménagement ferroviaire du Sillon Alpin de GENEVE à VALENCE (mars 1992)

II - SCHEMA DE CONSTRUCTION DE LA LIAISON FERROVIAIRE

TRANSALPINE A USAGE MIXTE

TGV-FRET-AUTOROUTE FERROVIAIRE

a) La première étape du projet : la création de la branche alpine du TGV SUD/EST : SATOLAS/MONTMELIAN

- La ligne nouvelle est construite avec des caractéristiques voyageurs uniquement (déclivité de 35 ‰) entre SATOLAS et les premiers reliefs de l'Avant-Pays Savoyard, après l'entrée en SAVOIE en franchissement du GUIERS ; au delà et jusqu'à la liaison avec la ligne existante CHAMBERY/MONTMELIAN à la sortie du tunnel du GRANIER (APREMONT), le profil en long et l'équipement des tunnels de la ligne sont adaptés aux caractéristiques compatibles avec les circulations Fret (15 ‰ à l'air libre - 12 ‰ en tunnel - tunnel bitube au lieu de monotube), réservant ainsi le contournement Fret ultérieur du Lac du BOURGET et de l'agglomération AIX-LES-BAINS/CHAMBERY.

La branche de ligne actuelle MONTMELIAN/GRENOBLE est modernisée pour satisfaire à la desserte TGV PARIS/GRENOBLE via MONTMELIAN.

- Une première phase de réalisation de la partie NORD de l'axe ferroviaire alpin pourrait être mise en oeuvre pour une desserte TGV améliorée d'ANNECY, étant précisé que pour une desserte d'ANNECY à parité avec GRENOBLE il faudrait prévoir la construction d'une section nouvelle entre l'ALBANAIS et LOVAGNY.

.../...

b) La deuxième étape du projet : pour faire face à l'augmentation du trafic Fret et ses contraintes par l'itinéraire actuel CULOZ/AIX-LES-BAINS/CHAMBERY la phase provisoire du contournement Fret du Lac du BOURGET est mise en oeuvre par :

- . Utilisation de la voie actuelle AMBERIEU/CULOZ jusqu'à ROSSILLON par l'ALBARINE,
- . Création d'une ligne nouvelle à gabarit Fret, réservant au besoin le gabarit de l'autoroute ferroviaire, entre ROSSILLON et l'AVANT-PAYS SAVOYARD (tête de tunnel de la ligne SATOLAS/MONTMELIAN) ;
- . Utilisation du tunnel sous CHARTREUSE à caractéristiques d'usage mixte construit en 1ère étape ;
- . Création d'évitements Fret sur ligne actuelle entre le franchissement de l'A 43 et l'entrée de MONTMELIAN pour ne pas apporter de contraintes supplémentaires entre la sortie du tunnel du GRANIER et l'A 43.

c) La troisième étape du projet : la création du tunnel de base et de l'itinéraire Fret classique côté français suite à la montée en puissance du trafic Fret

- Le tunnel de base SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE/SUSE est construit avec des caractéristiques permettant la mixité des trafics, en réservant au besoin le gabarit de l'autoroute ferroviaire ; ses accès immédiats sont aménagés de part et d'autre.

Les travaux intéressent la création :

- du tube fret sous CHARTREUSE, au besoin à gabarit AF,
- du tunnel sous BELLEDONNE avec des caractéristiques permettant la mixité des trafics et réservant le gabarit de l'autoroute ferroviaire,
- de la ligne nouvelle SAINT-REMY/SAINT-JEAN réservée aux TGV transalpins directs,
- de la ligne nouvelle côté italien BUSSOLENO/TURIN avec ou sans shunt de TURIN.

d) En quatrième étape, pour la mise en exploitation des services d'autoroute ferroviaire AMBERIEU/TURIN (ou MILAN)

Pour la partie internationale du projet MONTMELIAN/TURIN, les principaux ouvrages construits préalablement (tunnels de base, BELLEDONNE et CHARTREUSE) garantissant le passage des services d'autoroute ferroviaire, les derniers travaux complémentaires sur ce parcours intéressent :

- des aménagements de ligne existante entre SAINT-REMY et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, d'une part, ROSSILLON et AMBERIEU d'autre part,
- la création des terminaux de chargement côté français et côté italien.

N. B.

Il est évident que si la FRANCE et l'ITALIE entraînaient l'Union Européenne dans un nouvel "EUROTUNNEL" pour le franchissement des ALPES, ces diverses étapes se "compacteraient" autour d'un objectif de délai minimal pour sa mise en oeuvre globale.

| | Scénario 1 (scénario de base) | Scénario 2 (réservation de l'autoroute ferroviaire) | Scénario 3 (LN complète) | Scénario 4 (autoroute ferroviaire) | Scénario 5 (péage voyageurs 50 F) | Scénario 6 (péage voyageurs 20 000 lires) | Scénario 7 (croissance de 5% des tarifs routiers fret) |
|--|----------------------------------|--|-----------------------------|---|---|---|---|
| Coût Infrastructure | 18.8 GF (figure 2) | 20.4 GF (figure 3) | 31.8 GF (figure 4) | 39.0 GF (figure 5) | 18.8 GF (figure 2) | 18.8 GF (figure 2) | 18.8 GF (figure 2) |
| Référence Trafic voyageurs | 6.2 Mv/an | 6.2 Mv/an | 6.2 Mv/an | 6.2 Mv/an | 6.2 Mv/an | 6.2 Mv/an | 6.2 Mv/an |
| Projet | 9.9 Mv/an | 9.9 Mv/an | 10.8 Mv/an | 10.8 Mv/an | 9.0 Mv/an | 8.4 Mv/an | 9.9 Mv/an |
| Référence Trafic fret | 9.4 Mt/an | 9.4 Mt/an | 9.4 Mt/an | 9.4 Mt/an | 9.4 Mt/an | 9.4 Mt/an | 9.4 Mt/an |
| Projet | 14.1 Mt/an | 14.1 Mt/an | 14.1 Mt/an | 14.1 Mt/an | 14.1 Mt/an | 14.1 Mt/an | 14.1 Mt/an |
| Trafic autoroute ferroviaire | --- | --- | --- | 1,5 M poids lourds/an soit environ 22,5 Mt/an* | --- | --- | --- |
| TRI | 7.1 % | 6.7 % | 5.5 % (6.3 %)** | 5.4 % | 7.5 % | 7.8 % | 7.6 % |
| Bénéfice actualisé à 9% | - 6.8 GF | - 8.7 GF | -18.0GF (-10.4GF)** | - 23.5 GF | - 5.2 GF | - 4.2 GF | - 5.0 GF |
| Taux de rentabilité pour la collectivité | 11.4 % | 10.8 % | 9.6 % (10.7%)** | 9.6 %*** | 10.3 % | 9.4 % | 11.7 % |

figure 1 - Principaux résultats économiques des différents scénarios

- * sur la base d'une charge utile moyenne de 15 tonnes par véhicule.
- ** avec réalisation phasée : 2002, tunnel de base, 2012 ligne nouvelle complète.
- *** première évaluation fondée sur une approche méthodologique à approfondir.

TABLEAU SYNTHÈSE DES INVESTISSEMENTS

Prix Hors Taxes (en MF)
Conditions économiques : 1/1/93

| | | ECHEANCE 1 | ECHEANCE 2 | ECHEANCE 3 | ECHEANCE 4 | INVESTISSEMENTS EVITES (Echéance 4) | COUT NET | COUT ACTUALISE A L'ECHEANCE 1 (2000) |
|----------|-------------------------|------------|------------|------------|------------|---|----------|--|
| SCENARIO | Invest de l'Echéance | 2775 | 6467 | 7853 | | | | |
| 21 | Cumul à l'Echéance | 2775 | 9242 | 17095 | 17095 | 1129 | 15966 | 16904 |
| SCENARIO | Invest de l'Echéance | 2609 | 3709 | 8679 | | | | |
| 31 | Cumul à l'Echéance | 2609 | 6318 | 14997 | 14997 | 1129 | 13868 | 14360 |
| SCENARIO | invest de l'Echéance | | 9315 | 2880 | | | | |
| 4 | Cumul à l'Echéance | | 9315 | 12195 | 12195 | 1129 | 11066 | 12195 |
| SCENARIO | Invest de l'Echéance | | 11638 | | | | | |
| 41 | Cumul à l'Echéance | | 11638 | 11638 | 11638 | 1129 | 10509 | 12303 |

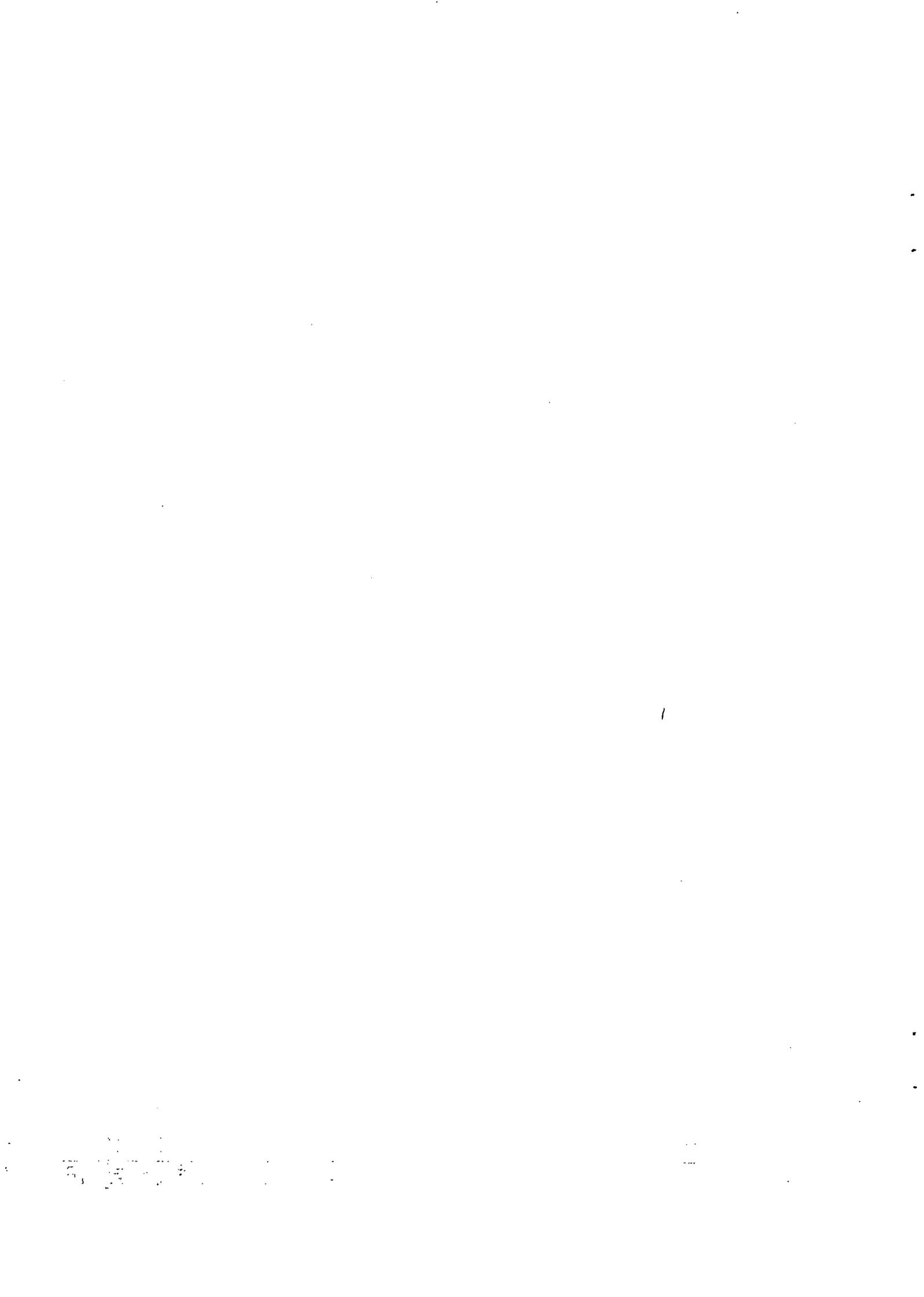
Le coût actualisé est calculé avec un taux de 9 % en prenant comme hypothèse que les dépenses pour un investissement sont régulièrement réparties sur les 5 années qui précèdent la mise en service de l'échéance.
L'échéance 1 est supposée réalisée en l'an 2000, l'échéance 2 en l'an 2002, l'échéance 3 en l'an 2005 et l'échéance 4 en l'an 2010.

Figure 2

NOUVEL ITINERAIRE FRET FERROVIAIRE ROSSILLON/MONTMELIAN

A N N E X E N ° 8
*** * * * ***

TABLEAU ET SCHEMA RECAPITULATIFS DES
EVALUATIONS SNCF DES DIVERSES PHASES
OU SECTIONS DE LA NOUVELLE LIGNE
FERROVIAIRE FRANCO-ITALIENNE
SELON LE SCENARIO PROPOSE



RECAPITULATION DU VOLUME D'INVESTISSEMENT NECESSAIRE**POUR UNE NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE MIXTE****FRANCE/ITALIE à travers les ALPES**

Le tableau synthétique joint récapitule la nature et le montant des dépenses envisagées à chaque étape du projet mixte TGV-Fret-Autoroute Ferroviaire.

Au niveau actuel des premières études, ces montants sont à prendre avec toutes les précautions d'usage ; ils permettent cependant d'appréhender les grands volumes financiers en jeu (entre 60 et 70 GF selon estimations SNCF à ce jour).

Un schéma (figure n° 3) permet de traduire ce tableau.

NB. La solution préconisée est rigoureusement conforme au Schéma Directeur National des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse.

(voir annexe 10)

LES ALPES DU NORD - LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN
LA PROBLEMATIQUE DE MIXITE DES TRAFICS T G V - FRET - AF
RECAPITULATIF DES INVESTISSEMENTS

| Echéance - Nature des Investissements | Montant des Investissements (non compris SILLON ALPIN) | | | | Total Général |
|--|--|-------------------------|------------------|--------------------|-----------------------------------|
| | en MF (CE 01/93) | en MF (CE 01/92) | en MF (CE 01/93) | en MF (CE 01/93) | |
| | Partie Franco-Française (vis à vis de la problématique Voyageurs) | Partie Franco Italienne | | Total à l'échéance | |
| 1° - Etape | | | | | |
| <u>Création de la branche Alpine du T.G.V. Sud-Est SATOLAS - MONTMELIAN</u> | | | | | |
| - Rappel du Coût de la LGV pour TGV scuts = : 9,63 (CE 91) | 10000 | | | | |
| = : 10,00GF (CE 01/93) | | | | | |
| - Surcoût mixité de trafic tunnel de l'Avant-pays Savoyard à APREMONT (CE 01/93) | 2609 | | | | |
| - 1ère Phase de création de la LGV du Sillon Alpin AIX NORD - ANNECY | (à déterminer) | | | | |
| - Desserte d'ANNECY à parité avec GRENOBLE (à déterminer après étude) | | | | | |
| Sous total | 12609 | | | 12609 | |
| <u>Pour mémoire</u> : Montant des Investissements évités sur ligne classique MONTMELIAN - AIX LES BAINS pour le SILLON ALPIN | (- 1129) | | | (- 1129) | |
| 2° - Etape | | | | | |
| <u>En amont de MONTMELIAN</u> | | | | | |
| - Création ligne LGF nouvelle ROSSILLON Avant Pays Savoyard (Le Guiers) réservant l'A.F. | 3 516 | | | | |
| - Création d'évitement FRET sur ligne classique en amont de MONTMELIAN | 193 | | | | |
| Sous Total | 3 709 | | | 3 709 | |
| 3ème Etape | | | | | |
| <u>Création du tunnel de base et de l'itinéraire d'accès Fret classique côté Français</u> | | | | | |
| - Tunnel de base avec gabarit A.F. | | 19 180 | | | |
| - Aménagement des lignes d'accès rapprochées du tunnel de base | | 1 208 | | | |
| <u>Fin de création de la liaison transalpine MONTMELIAN - TURIN</u> | | | | | |
| - Création 2ème Tunnel monotube FRET - AF de l'Avant Pays Savoyard au GRESIVAUDAN | 5 800 | | | | |
| - Tunnel de BELLEDONNE Mixte réservant l'A.F. | | 7 274 | | | |
| - Ligne nouvelle ST REMY - ST JEAN (T.G.V. seul) | | 2 038 | | | |
| - Ligne nouvelle BUSSOLENO - TORINO (non compris shunt de Turin) | | 6 451 | | | |
| Sous total | 5 800 | 36 169 | 36 790 | 42 590 | |
| 4ème Etape | | | | | |
| <u>Mise en exploitation de Services d'Aviorouts Ferroviaire AMBERIEU - TURIN</u> | | | | | |
| - Côté Français | | | | | |
| - Aménagement de la ligne classique AMBERIEU (terminal) - ROSSILLON pour l'A.F. | 2 880 | | | | |
| - Création du terminal de chargement A.F. zone d'AMBERIEU | 520 | | | | |
| - Aménagement de la ligne existante ST REMY - ST JEAN pour FRET - A.F. | | 1 780 | | | |
| - Création de terminal de chargement A.F. à TURIN | | 520 | | | |
| Sous Total | 3 400 | 2 270 | 2 310 | 5 710 | |
| TOTAL GENERAL | 25 518 | 38 439 | 39 100 | | (64618 - 1129) = 63 489 MF |

- FIGURE 4 -

POUR UNE NOUVELLE OFFRE FERROVIAIRE
MARCHANDISES DE LA FRANCE A L'EUROPE
A TRAVERS LES ALPES

LES ALPES DU NORD — LIAISON FERROVIAIRE LYON — TURIN

LA PROBLEMATIQUE DE MIXITE DE TRAFICS TGV — FRET — AUTOROUTE FERROVIAIRE

SCHEMA DE PRINCIPE GENERAL DE CONSTRUCTION

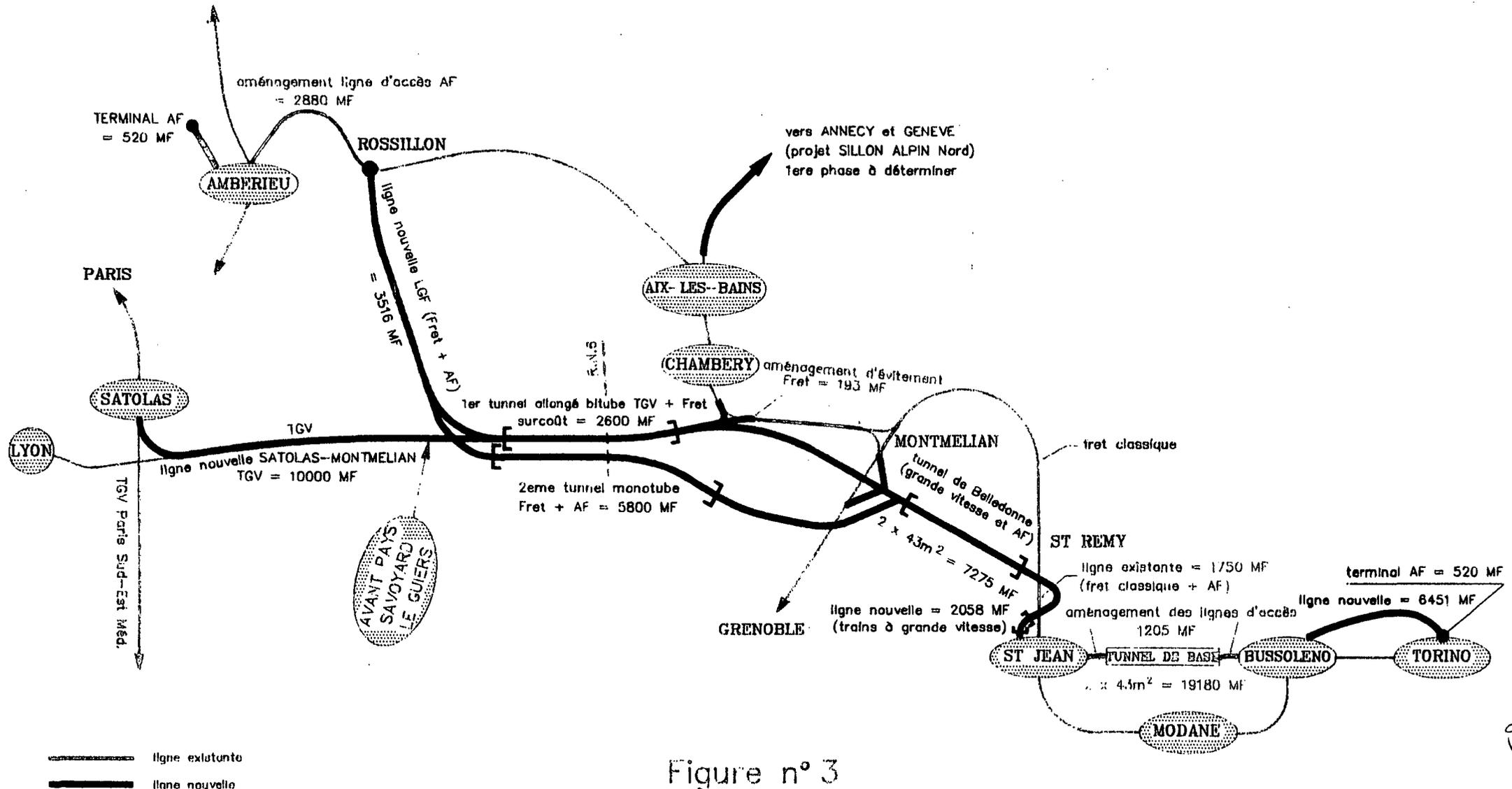


Figure n° 3



A N N E X E N° 9
* * * * * * * * * *

ARRETE FEDERAL SUISSE SOUMIS A VOTATION POPULAIRE

RELATIF A LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE SUISSE

A TRAVERS LES ALPES

(4 OCTOBRE 1991)

publié
1991/10/04

uchy et de
tre de

3

suppl
in t

et de

de
tre

comp

des
de
tre

objets non
les é

Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

(Arrêté sur le transit alpin)

du 4 octobre 1991

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 23, 26 et 36^{ter} de la constitution;

vu les messages du Conseil fédéral du 23 mai 1990¹⁾ et 26 juin 1991²⁾,

arrête:

Chapitre premier: Principe

Article premier Buts

La Confédération réalise un projet de grande ampleur visant à préserver sa position en Europe sur le plan de la politique des transports et à protéger les Alpes de nouvelles nuisances. Le projet doit garantir un couloir ferroviaire performant, débiter les routes du trafic-marchandises sur de grandes distances, servir au transport des personnes et entraîner une baisse de la pollution, actuellement excessive.

Art. 2 Mesures de promotion

Afin de promouvoir la réalisation des objectifs figurant à l'article premier et de parvenir à une bonne utilisation de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées seront prises pour que le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

Chapitre 2: Conception

Art. 3 Généralités

Le projet prévoit:

- a. l'amélioration des axes de transit du Saint-Gothard et du Loetschberg-Simplon en tant que système global;
- b. l'intégration des chemins de fer suisses dans le réseau ferroviaire européen à haute performance;

¹⁾ FF 1990 II 1015

²⁾ FF 1991 III 1176

- c. un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du Saint-Gothard;
- d. des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit.

Art. 4 Intérêt des cantons

L'intérêt des cantons concernés à un tracé ménageant l'environnement sera sauvegardé de manière appropriée lors de la planification et de la réalisation.

Art. 5 Ligne de base du Saint-Gothard

¹⁾ Le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) s'accroît d'une nouvelle ligne reliant Arth-Goldau à Lugano, par un tunnel de base entre les régions d'Erstfeld/Silenen et de Bodio.

²⁾ La nouvelle ligne sera conçue de manière à permettre une éventuelle extension dans la région de Luino.

³⁾ Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins respectifs de ceux-ci.

Art. 6 Ligne de base du Loetschberg

¹⁾ Le réseau de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon (BLS) s'accroît d'une nouvelle ligne, avec un tunnel de base, entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach. Lors du choix du tracé définitif, il sera tenu compte, en plus de l'impact sur l'environnement, de la faisabilité technique, de la durée des travaux, ainsi que de la comparaison des coûts de construction et celle des coûts d'exploitation.

²⁾ La conception de la nouvelle ligne doit permettre un raccordement direct au tunnel du Simplon.

³⁾ Elle est complétée par des installations de chargement des véhicules routiers à Heustrich et dans la vallée du Rhône.

⁴⁾ Elle doit également assurer une liaison directe avec le Valais central.

⁵⁾ Cette extension fait l'objet d'une modification et d'une prolongation de la concession ferroviaire en vigueur.

Art. 7 Intégration de la Suisse occidentale

¹⁾ La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance et fait en sorte que le tronçon Genève-Mâcon et le raccordement de Bâle soient construits et modernisés.

²⁾ Elle s'emploie à promouvoir la réalisation de meilleures liaisons vers la France entre Bâle et Genève ainsi que vers l'Italie.

Art. 8 Intégration de la Suisse orientale

¹ La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à haute performance par le développement des tronçons Zurich-Munich et Zurich-Stuttgart.

² Elle améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard et tient compte des conditions particulières du canton des Grisons en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété de deux nouvelles lignes reliant les régions de Wädenswil-Au (Hirzel) et de Thalwil (Zimmerberg) à Litti/Baar.

Art. 9 Lignes d'accès

La Confédération garantit en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays et règle le financement de cette extension; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés.

Art. 10 Adaptations du réseau ferroviaire existant

¹ Les CFF et les chemins de fer privés concernés adaptent leurs réseaux aux nouvelles lignes, au plus tard jusqu'à la mise en service de celles-ci.

² Le Conseil fédéral coordonne les projets entre eux pour en faire un ensemble cohérent.

³ L'atténuation du bruit sur les lignes d'accès doit être assurée par des mesures d'assainissement au plus tard au moment de la mise en exploitation des tunnels de base.

Chapitre 3: Projets

Art. 11 Avant-projets

¹ Les avant-projets des nouvelles lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel renseignent en particulier sur le tracé, les points de raccordement, la superficie des gares et des terminaux, les équipements de chargement des véhicules automobiles et les ouvrages de croisement.

² Ils tiennent compte des intérêts de l'aménagement du territoire, ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage et de la défense nationale.

³ Ils sont soumis à l'Office fédéral des transports.

⁴ L'Office fédéral des transports entend les autorités fédérales, les cantons et les entreprises de chemins de fer intéressés. Les communes sont consultées par les cantons.

⁵ Les avant-projets requièrent l'approbation du Conseil fédéral. Celui-ci détermine le tracé, les étapes des travaux et leur calendrier.

⁶ En application de la législation sur la protection de l'environnement, la procédure d'examen et d'approbation des avant-projets inclut également une étude d'impact sur l'environnement.

⁷ Des mesures préparatoires pour la mise au point du projet ou pour la vérification des bases de décision sont autorisées. Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie statue sur les objections de tiers. Les propriétaires sont avertis au préalable, conformément à la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾. L'indemnisation se règle selon la procédure fédérale sur l'expropriation.

Art. 12 Projets mis à l'enquête

¹ L'arrêté fédéral du 21 juin 1991²⁾ sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer s'applique aux projets mis à l'enquête concernant les nouvelles lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel, ouvrages annexes compris.

² Le Conseil fédéral peut, afin d'éviter le double emploi avec la procédure d'avant-projet selon l'article 11, ordonner qu'il soit renoncé à la procédure d'examen préliminaire au sein de l'administration des articles 3 à 9 de l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer.

³ Ils comportent un rapport détaillé d'impact sur l'environnement, basé sur le tracé défini.

Art. 13 Libre concurrence

¹ Dans le cadre de la réglementation fédérale sur la soumission, la Confédération assure, pour chaque tronçon de ligne, la libre concurrence dans les domaines de la planification, de l'établissement du projet et de la construction.

² Les candidats suisses et étrangers sont soumis aux mêmes conditions de concurrence.

Chapitre 4: Financement

Art. 14 Conditions de financement

¹ La Confédération met à la disposition des CFF et du BLS les moyens financiers nécessaires, sous forme de crédits de construction.

² Les crédits de construction sont accordés au taux d'intérêt coûtant des emprunts de la Confédération; les intérêts sont imputés au crédit de construction.

³ Dès la mise en exploitation d'un tronçon, les crédits de construction, y compris les intérêts cumulés, sont consolidés en prêts à intérêt variable, remboursables en 60 ans.

¹⁾ RS 711

²⁾ RS 742.100.1; RO 1991 1319

⁴ Le taux d'intérêt des prêts de même que les autres modalités sont réglés par une convention entre le Conseil fédéral et les entreprises de chemins de fer; les intérêts des prêts doivent couvrir les taux d'intérêt coûtants des emprunts de la Confédération.

⁵ Les prêts provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants et mentionnés au titre de crédit de construction figureront dans la provision pour la circulation routière.

Art. 15 Moyens de financement

¹ Le financement est assuré par:

- a. les ressources générales de la Confédération;
- b. une partie du produit des droits d'entrée sur les carburants dans la mesure où ils se rapportent aux lignes de base du Saint-Gothard et du Loetschberg selon les articles 5 et 6.

² Les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants sont utilisés conformément à l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, lettre c, de la constitution.

Art. 16 Crédits d'engagement

¹ Les Chambres fédérales fixent globalement les fonds nécessaires à la réalisation des projets du Saint-Gothard et du Loetschberg et les accordent par tranches sous forme de crédits d'engagement.

² Le crédit global comprend les crédits destinés aux objets des CFF et du BLS, ainsi que la part du produit des droits d'entrée sur les carburants utilisée conformément à l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, lettre c, de la constitution.

³ Les projets mentionnés à l'article 8 sont financés par un crédit spécial.

⁴ Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit global du renchérissement attesté et des intérêts intercalaires, et procéder à des transferts modiques entre les différents crédits d'ouvrage.

Art. 17 Compte spécial

¹ Les CFF et le BLS tiennent leurs propres comptes pour l'établissement des projets, ainsi que pour la construction et l'exploitation des lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel.

² Le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires.

Chapitre 5: Coordination, contrôle, comptes rendus

Art. 18 Etat-major de contrôle et de coordination

¹ Le Conseil fédéral nomme un état-major de contrôle et de coordination.

² L'état-major a notamment les obligations suivantes:

- a. il surveille la planification, l'établissement des projets, la construction et la mise en exploitation des nouvelles lignes;
- b. il surveille l'évolution des coûts et le respect des délais;
- c. il veille à la coordination entre les chemins de fer;
- d. il assiste le Conseil fédéral et le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie; il propose des mesures lorsque des divergences importantes sont constatées.

³ Le Conseil fédéral règle par voie d'ordonnance la composition et les obligations de l'état-major.

Art. 19 Surveillance

L'état-major est subordonné au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.

Art. 20 Comptes rendus

¹ Chaque année, pour la première fois en 1992, le Conseil fédéral informe les Chambres fédérales sur:

- a. l'état de réalisation du projet;
- b. les dépenses effectuées et imputées sur la base des crédits d'engagement octroyés;
- c. la charge qui en a résulté pour la Confédération et les coûts que celle-ci devra vraisemblablement supporter durant les cinq années suivantes.

² Chaque fois qu'il sollicite un nouveau crédit, il informe en outre les Chambres fédérales sur:

- a. les coûts globaux prévus pour la réalisation du projet;
- b. le calcul de rentabilité mis à jour.

Chapitre 6: Dispositions finales

Art. 21 Exécution

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté. Il édicte les dispositions nécessaires.

Art. 22 Référendum, entrée en vigueur et validité

¹ Le présent arrêté est de portée générale; il est sujet au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

³ Il a effet jusqu'à ce que les projets du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel soient réalisés, après quoi le Conseil fédéral peut l'abroger.



A N N E X E N° 9 B I S
* * * * * * * * * * * * * * * * * *

ARRETE FEDERAL SUISSE CONCERNANT LE CREDIT GLOBAL

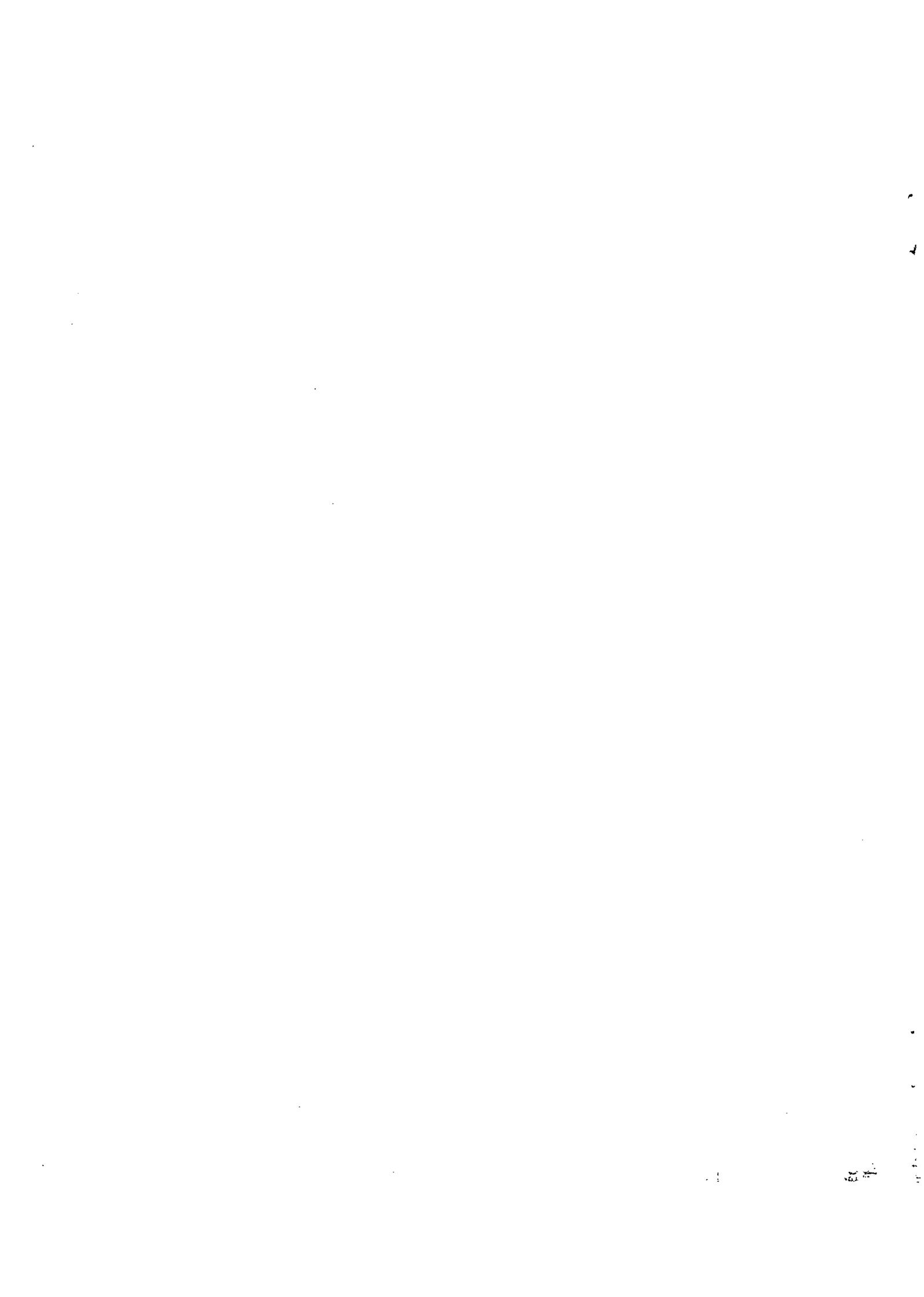
DESTINE A LA REALISATION DU PROJET DE

LIGNE FERROVIAIRE SUISSE

A TRAVERS LES ALPES

(4 OCTOBRE 1991)

+ SON ANNEXE DE LA MEME DATE



**Arrêté fédéral
concernant le crédit global destiné à la réalisation
du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes**

du 4 octobre 1991

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 85, chiffre 10, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 23 mai 1990¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ Un crédit global de 14 milliards de francs (aux prix de 1991 et en l'état du projet de 1989) est accordé pour réaliser le programme - annexé - des travaux liés à la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

² Les coûts de la modernisation de la ligne du Simplon sont réservés. (Pour l'intégration de la Suisse orientale voir arrêté D).

Art. 2

Un premier crédit d'engagement de 800 millions de francs est alloué et réparti entre les objets suivants:

Chemins de fer fédéraux

Mise au point du projet et préparation des travaux de construction 500 millions de francs;

Société du chemin de fer des Alpes bernoises (BLS)

Mise au point du projet et préparation des travaux de construction 250 millions de francs.

Planification du raccordement de la Suisse orientale à la

ligne du Saint-Gothard 50 millions de francs.

Art. 3

¹ Les dépenses sont couvertes à raison de 25 pour cent par le produit des droits d'entrée sur les carburants.

² Le Conseil fédéral détermine la répartition entre les divers objets.

¹⁾ FF 1990 II 1015

(90.040 - C)

Art. 4

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

² Il entre en vigueur à la même date que l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991¹⁾ relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin).

1991

..(C)

;

Ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Annexes

Annexe à l'arrêté fédéral
concernant le Crédit global destiné à la réalisation
du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Programme de construction (liste des objets) de la ligne ferroviaire suisse à
travers les Alpes (Saint-Gothard, Loetschberg)¹⁾

| | Mill. de fr. |
|--|---------------|
| <i>Saint-Gothard</i> | |
| Etablissement des projets | 500 |
| Arth-Goldau - limite cantons SZ/UR | 600 |
| Limite cantons SZ/UR - Erstfeld | 620 |
| Erstfeld - Bodio (y compris tunnel de base) | 3 910 |
| Bodio - Bellinzone | 520 |
| Bellinzone - Lugano | 610 |
| Alimentation électrique | 340 |
| Réserve pour l'entrée nord du tunnel de base, tronçon Tessin ... | 1 400 |
| Renchérissment 1990/1991 | 1 200 |
| Total Saint-Gothard | 9 700 |
| <i>Loetschberg</i> | |
| Etablissement des projets | 250 |
| Ligne d'accès au nord | 110 |
| Ligne d'accès au sud | 260 |
| Tunnel de base | 1 990 |
| Chargement des véhicules (sud et nord) | 300 |
| Alimentation électrique | 140 |
| Réserve pour un avant-tunnel nord, secteur de raccordement en Valais | 750 |
| Renchérissment 1990/1991 | 450 |
| Total Loetschberg | 4 250 |
| Planification pour le raccordement de la Suisse orientale à la ligne du Saint-Gothard | 50 |
| Coûts totaux (prix de 1991, état du projet 1989) | 14 000 |

¹⁾ Par rapport à la récapitulation des coûts figurant au chiffre 221 du message, on constate une différence due au fait qu'on a déduit pour tous les objets une somme équivalente à 7 pour cent. Cette mesure a été nécessaire en vue de fournir les fonds par tranches.

A N N E X E N ° 1 0
*** * * * ***

SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES TGV

APPROUVE PAR LE CIAT DU 14 MAI 1991

1000

600

0 000

0000

0000

0000

0000

0000

0000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

A N N E X E N° 1 1
* * * * * * * * * * * * * *

UN EXEMPLE DES RISQUES QUE REPRESENTE LA CROISSANCE

DES TRAFICS FRET SUR UN ITINERAIRE INADAPTE :

L'ACCIDENT SURVENU AU COEUR DE LA VILLE D'AIX-LES-BAINS

LE 16 MARS 1992

Du gaz toxique sur les voies d'Aix-les-Bains

Après le déraillement d'un train transportant du diméthylamine, comment les autorités ont-elles évité une catastrophe ?

Déraillement Scénario catastrophe en gare d'Aix-les-Bains

La gare toujours sous haute surveillance

Après l'évacuation de cinq cents logements autour de la gare, le déplacement hors du centre-ville des deux wagons chargés de produits dangereux, a pu être effectué

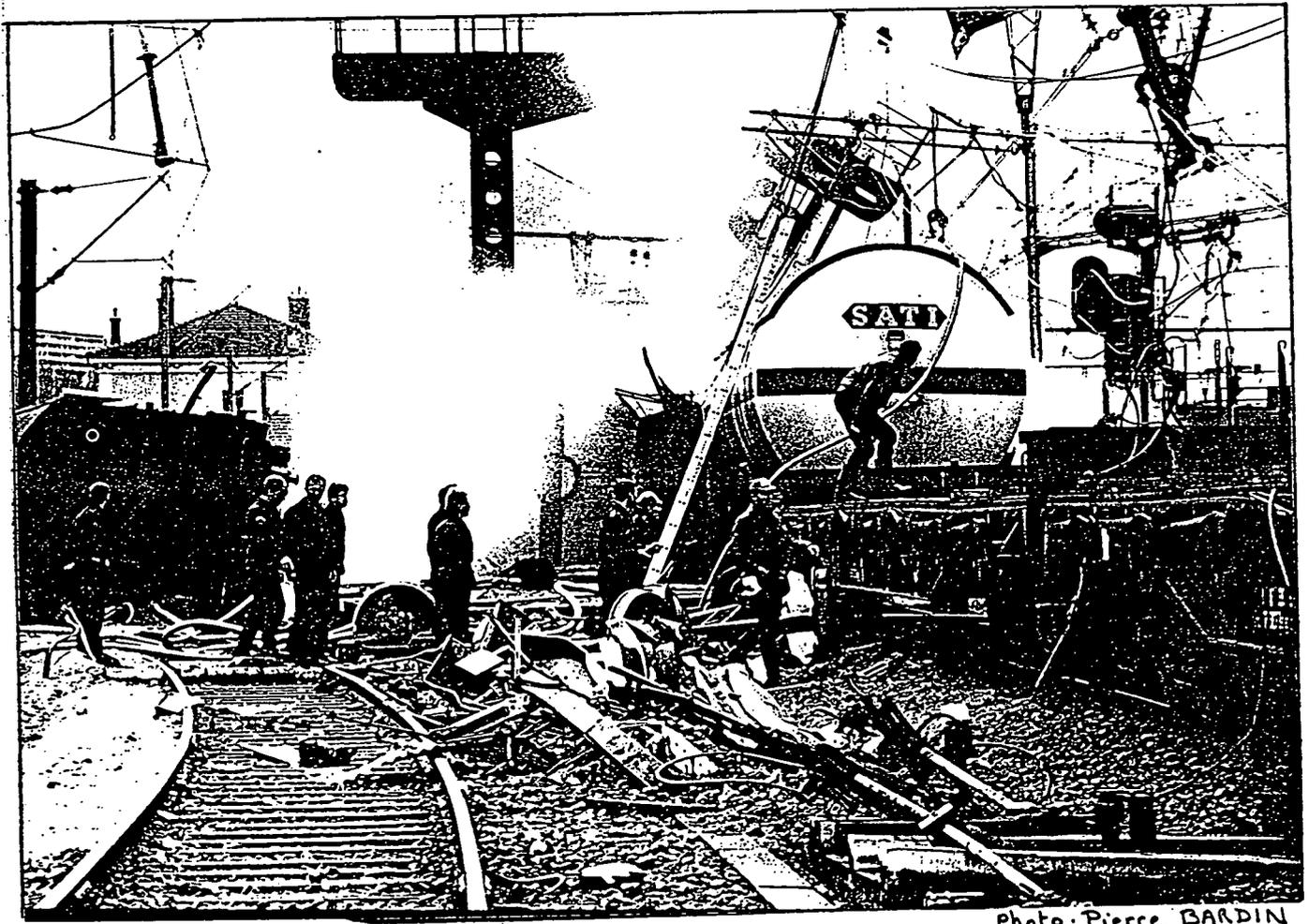


Photo: Pierre BARDIN

Coup de tonnerre en gare d'Aix-les-Bains

L'accident d'un convoi transportant des matières chimiques dangereuses demeure inexplicable

« Le convoi roulait à 70 ou 75 km/h alors que la vitesse maximale est de 90 km/h... On ne sait pas pourquoi il s'est dérailé. Les freins ne fonctionnaient pas. Une enquête est en cours. »

Aix-les-Bains

La gare sous haute surveillance

Le secteur de la gare était cette semaine sous haute surveillance après l'accident d'un train de marchandises transportant des matières dangereuses



A N N E X E N° 1 2
* * * * * * * * * * * * * *

EXTRAIT DE L'ALLOCUTION DE

MONSIEUR LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

POUR LE 25ème ANNIVERSAIRE DU TUNNEL SOUS LE MONT-BLANC

(19 JUILLET 1990)

PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE

ALLOCUTION PRONONCÉE PAR MONSIEUR FRANÇOIS MITTERRAND
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
A L'OCCASION DU 25ÈME ANNIVERSAIRE
DU TUNNEL SOUS LE MONT-BLANC

Jeudi 19 Juillet 1990

SERVICE DE PRESSE

(EXTRAITS)

Monsieur le Président de la République et cher ami,
Mesdames et Messieurs,

Cette cérémonie, le 25ème anniversaire de la mise en service du tunnel sous le Mont-Blanc, e donne le plaisir de retrouver, pour la seconde fois cette année, le Président COSSIGA qui nous a fait l'honneur de venir en visite d'Etat en France au mois de janvier dernier.

Ces très agréables retrouvailles d'aujourd'hui, entre amis et voisins, se font en un lieu qui nous unit, quand il nous séparait. Ces montagnes admirables ont été le creuset d'un mode de vie très semblable de part et d'autre de la frontière, de mentalités et de langues voisines. Au point même qu'au fil de l'histoire s'est façonné un Etat transalpin unissant naguère Chambéry, Turin et Nice. Aujourd'hui, il en va, bien sûr, tout autrement, mais je tiens à ce qu'en mémoire de ce passé et des nécessités du présent, se développe dans des circonstances différentes la coopération transfrontalière (.....

.....) Nos préoccupations se portent sur l'accroissement des trafics de l'Italie vers la France et vers l'Europe du Nord qui va conduire à la saturation de nos tunnels au cours de la première décennie du siècle prochain. Il faudra donc réaliser une nouvelle traversée dans les Alpes du Nord. On propose plusieurs solutions, sont-elles bonnes ? Examinons-les ! Le projet d'un nouveau tunnel proche de celui-ci, qui commence à être examiné par la Société Française du Tunnel du Mont-Blanc, c'est une hypothèse de réflexion future de nos gouvernements. Enfin, quelle que soit la solution retenue, elle devra, par sa conception technique et le choix de l'implantation, mettre tous les atouts de son côté afin de réduire les nuisances pour les populations et les atteintes aux sites.

Je souhaite également que soit recherchée la combinaison la plus efficace des modes de transport et que nous ne négligions pas les avantages du rail, qu'ont bien compris nos amis Suisses. L'idée d'une traversée ferroviaire dans les Alpes du Nord, qui figure au projet de schéma directeur des trains à grande vitesse français, rencontre, je le crois, un grand intérêt en Italie. Eh bien ! je propose d'accélérer les études et d'examiner les possibilités de combiner ce nouveau projet pour les voyageurs avec les utilisations pour le fret (.....)

A N N E X E N° 1 3

* * * * * * * * * * * *

LA LIAISON FERROVIAIRE FRANCE/ITALIE

ET SA FRAGILITE

(crue de l'ARC du 24 septembre 1993)



LA ROUTE DE L'ITALIE COUPÉE

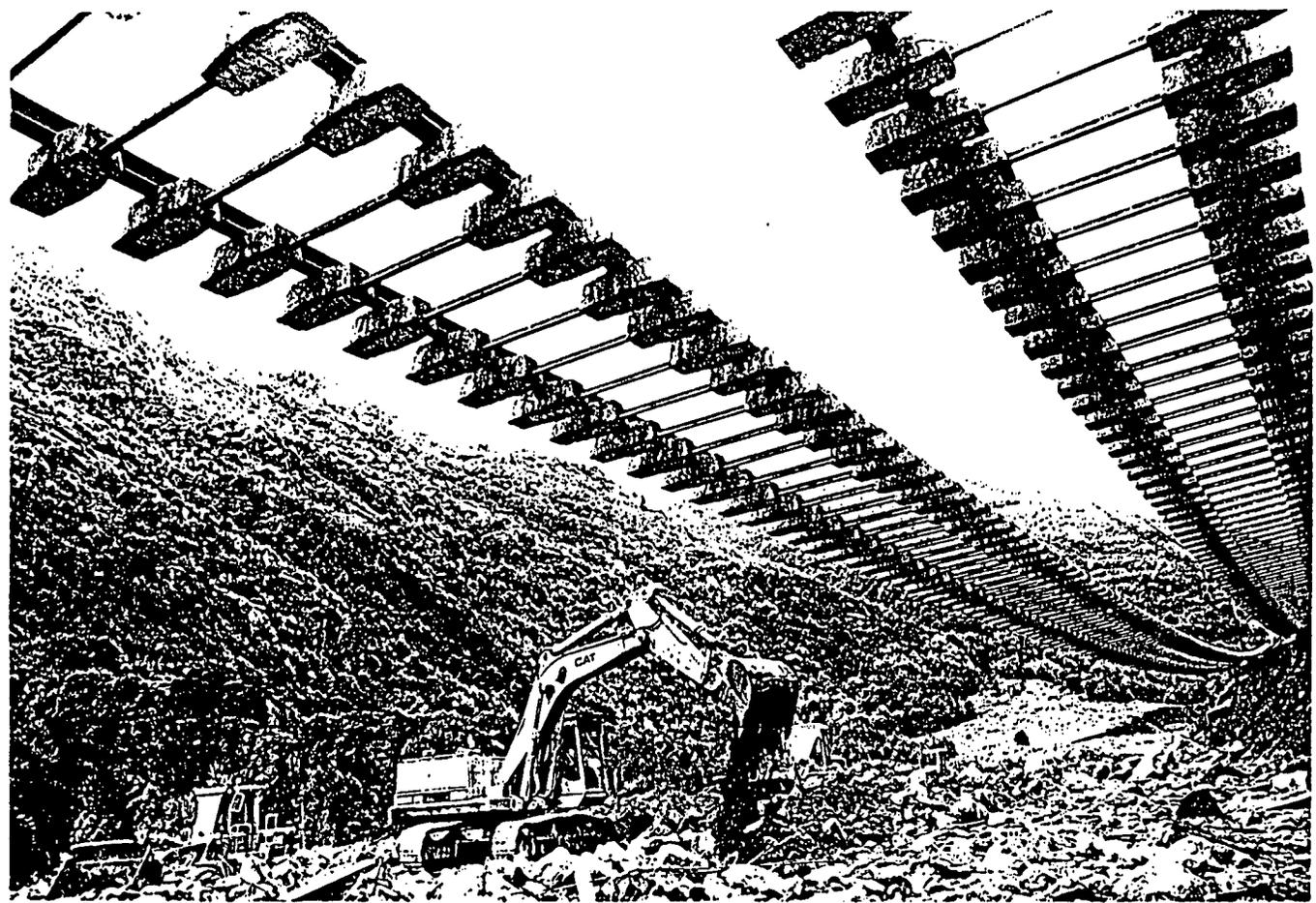


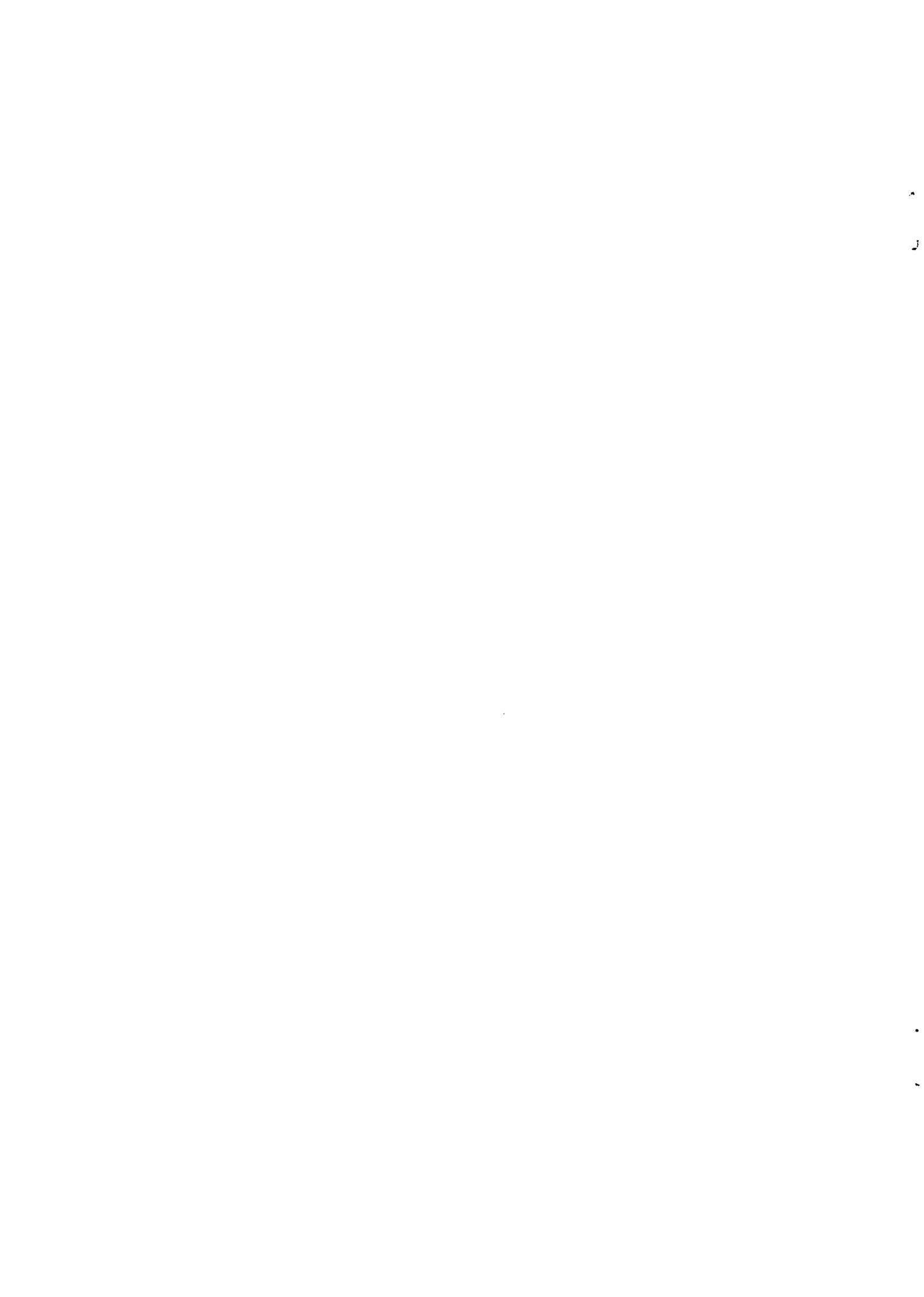
photo PIERRE BARDIN

A N N E X E N° 1 4
* * * * * * * * * * * * * *

LETRE DE MONSIEUR LE SENATEUR LAFITTE

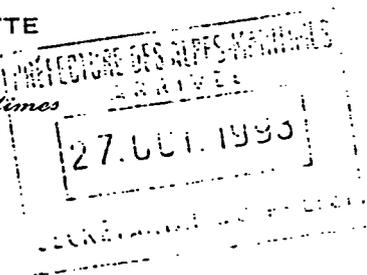
A MONSIEUR LE PREFET DES ALPES-MARITIMES

DU 25 OCTOBRE 1993



SÉNAT*République Française*

PIERRE LAFFITTE

*Sénateur
des Alpes-Maritimes*

Monsieur Jean-Louis DESTANDAU
 Préfet des Alpes-Maritimes
 CADAM
 Route de Grenoble
 BP 1
 06286 NICE CEDEX 3

Objet : Réunion du 27 octobre
 prochain sur les percées alpines.

Sophia Antipolis,
 le 25 octobre 1993

Monsieur le Préfet,

J'ai le regret de vous indiquer que retenu à Paris par le travail sénatorial en cours, il me sera impossible de participer à cette réunion. Comme certains de mes collègues en ont fait la demande, je souhaite que cet important sujet puisse être à nouveau débattu en notre présence.

Je vous adresse pour information divers documents anciens qui vous précisent ma position sur les points concernés (position qui n'a pas varié depuis plus de cinq ans, époque où je n'étais pas encore rejoint par la plupart des élus du Département).

1 - Priorité absolue : le tunnel du Mercantour pour lequel tous les rapports et tous les avis convergent, en particulier celui de juillet 1991. Il est urgent d'obtenir un plan de financement des travaux pour lequel l'appui de la CEE s'impose. Jacques DELORS m'écrivait déjà (lettre jointe).

2 - Le Mercantour conduit à développer une liaison de caractère autoroutier vers Marseille ainsi que dans les vallées du Var vers Nice, ce qui assure la liaison Turin-Nice. En tant qu'aménagement du territoire, ceci donne une dynamique nouvelle à la 5ème ville de France qui devient le débouché vers la mer et l'aéroport international naturel du Piémont (Turin est souvent fermé pour cause de brouillard).

.../...



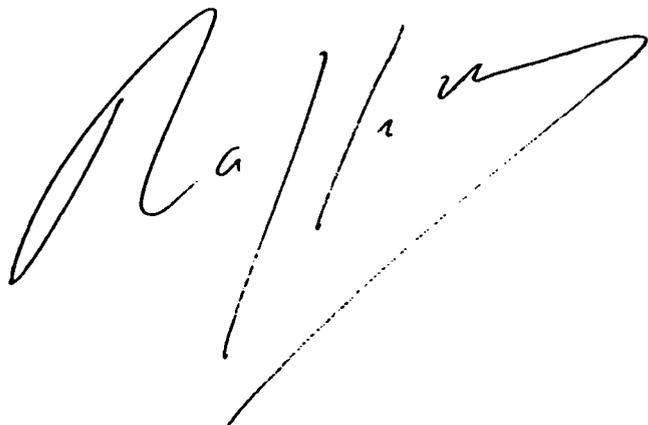
3 - Le tracé A8 bis ne peut être conçu que comme axe structurant permettant de développer le haut pays des Alpes-Maritimes et les Alpes de Haute Provence et doit donc se situer au Nord des Baous ce qui permet de résoudre le problème principal des Alpes-Maritimes : le foncier disponible pour logements d'actifs de haut niveau.

4 - La liaison de caractère autoroutier vers Grenoble est urgente et indispensable.

5 - La métropole Côte d'Azur a besoin d'une liaison Est-Ouest qui soulage effectivement la Nationale 7 et la route du bord de mer, notamment entre Cannes, Antibes et Nice. Ceci peut se réaliser par des travaux phasés en modules de l'ordre de 5 km en souterrain (ou sous-marin) à un coût qui, y compris les accès, est de l'ordre de 400 millions de Francs le kilomètre. Les engagements des dépenses pour chaque module ne sont donc que de 2 milliards à comparer aux 15 milliards de l'actuel projet A8 bis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Pierre LAFFITTE

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Laffitte', with a large, sweeping flourish extending from the end of the signature.



A N N E X E N° 1 5
* * * * * * * * * * * * *

CARTE DES TROIS TRACES ETUDIES POUR

LA NOUVELLE LIAISON NICE / CUNEO



Nice-Cunéo 3 solutions



A.8Bis

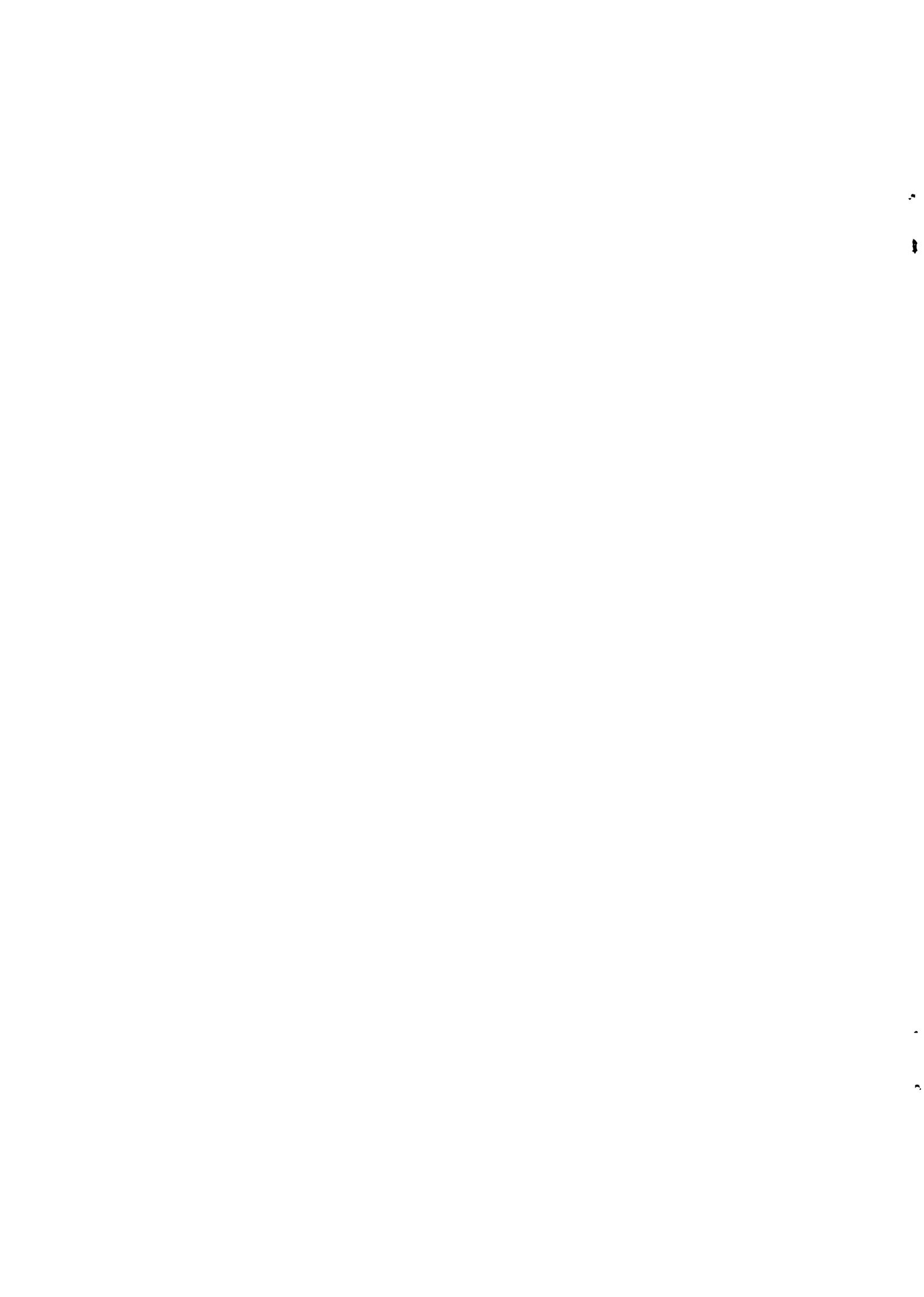


A N N E X E N ° 1 6
* * * * * * * * * * * * * *

COMMUNIQUE COMMUN DE

MESSIEURS BIANCO, MINISTRE FRANÇAIS, et MERLONI, MINISTRE ITALIEN,

A L'ISSUE DE LEUR RENCONTRE DU 25 JANVIER 1993



RENCONTRE DU 25 JANVIER 1993 ENTRE MONSIEUR BIANCO,
MINISTRE FRANÇAIS DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES
TRANSPORTS
ET
MONSIEUR MERLONI, MINISTRE ITALIEN DES TRAVAUX PUBLICS

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Jean-Louis BIANCO, Ministre français de l'Équipement, du Logement et des Transports et Francesco MERLONI, Ministre italien des Travaux Publics se sont rencontrés le 25 janvier 1993 à Paris au sujet des liaisons transalpines entre la France et l'Italie. Ils ont affirmé que ces liaisons constituaient un enjeu majeur pour le développement des échanges humains, culturels et commerciaux entre les deux pays, pour la construction de l'Europe et pour la valorisation des régions alpines.

Ils ont rappelé que de telles infrastructures étaient des éléments structurants d'une politique de développement économique et social et d'aménagement du territoire qui favorisait le désenclavement, le maintien et la création d'emplois.

Ils ont insisté sur la qualité et la fragilité des sites qui imposent une prise en compte de la protection de l'environnement humain et naturel d'autant plus attentive que le relief tend à concentrer les infrastructures et les activités dans les zones de populations denses.

Ils sont convenus qu'il était en conséquence nécessaire d'optimiser l'utilisation des infrastructures dans le cadre d'une approche qui articule les différents modes de transports sur l'ensemble des Alpes françaises et italiennes.

Ils ont constaté au cours de leur entretien une identité de vues sur les points évoqués ci-dessous.

Concernant les liaisons routières entre la France et l'Italie dans les Alpes du Nord, l'achèvement des accès autoroutiers aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus est une priorité. Il a été noté à cette occasion l'état d'avancement des travaux et l'engagement de la réalisation de l'autoroute de la Maurienne.

Le point a été fait sur les études menées sur la nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin, et notamment des dispositions en cours d'approfondissement visant à favoriser le développement du transport de marchandises par le fer. Ces études seront remises fin février, comme prévu lors du sommet franco-italien des 9 et 10 novembre 1992.



Les deux gouvernements ayant confirmé la priorité à donner au développement du transport ferroviaire de marchandises, ont considéré en conséquence que le doublement d'un des deux tunnels routiers existants ou la création d'un nouveau franchissement routier dans les Alpes du Nord n'était pas nécessaire.

S'agissant des Alpes du Sud, les deux Ministres se sont déclarés favorables sur le principe à la réalisation de deux nouvelles liaisons routières entre la France et l'Italie : l'une entre Nice et Cunéo à caractère international, l'autre entre le Val de Suse et le Val de Durance à vocation interrégionale. Concernant cette dernière liaison, le Ministre italien a précisé que toute décision restait soumise à son inscription dans le plan de transport de la Région Piémont.

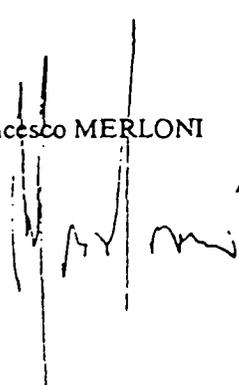
Les deux ministres ont demandé que les études en cours, qui portent sur les différents projets envisageables entre Nice et Cunéo et entre le Val de Durance et le Val de Suse (études techniques, socio-économiques et d'environnement incluant une analyse comparative avec les autres modes de transport, montages juridico-financiers avec la recherche d'un autofinancement maximum en ce qui concerne l'itinéraire international) leur soient remises pour fin février. Cela permettra également de statuer sur la reconstruction à court terme du tunnel de Tende dont les caractéristiques n'autorisaient pas l'écoulement du trafic dans des conditions satisfaisantes.

Afin d'assurer une cohérence d'ensemble des différents projets routiers et ferroviaires de l'arc alpin, les deux ministres ont décidé de confier à deux personnalités, l'une française, l'autre italienne, la conduite d'un débat avec l'ensemble des acteurs concernés. Ce débat, qui sera mené dans le courant de l'année 1993, devra notamment éclairer l'intérêt de chacun des projets au plan de l'aménagement du territoire, et faire ressortir les mesures de protection de l'environnement humain et naturel. Le Ministre français a d'ores et déjà désigné en ce qui le concerne Monsieur Louis BESSON.

Ils ont décidé d'effectuer une démarche commune auprès de la Commission des Communautés Européennes, afin de l'informer des conclusions de cette rencontre et de solliciter son appui.



Jean-Louis BLANCO



Francesco MERLONI



A N N E X E N ° 1 7
*** * * * ***

NOTE DE PRESENTATION DE LA POSITION ITALIENNE

SUR LES LIAISONS ROUTIERES ALPES DU SUD

PAR MONSIEUR MACORI, CONSEILLER SPECIAL,

AU NOM DE MONSIEUR LE MINISTRE MERLONI

LE 30 JUILLET 1993





Ministero dei Lavori Pubblici

SEGRETERIA PARTICOLARE DEL MINISTRO

Torino, 30 luglio 1993

Messieurs les Ministres,

le Ministre des travaux publics, M. Merloni, m'a chargé d'exprimer ici sa position sur les traversées dans les Alpes occidentales.

Permettez-moi de dire avant tout qu'une grande occasion se présente à nous: la construction d'un système ferroviaire moderne pour le transport des passagers et des marchandises. Les lignes TGV comportent de fait le doublement de notre système ferroviaire là où le trafic est le plus important (la ligne Turin-Milan-Venise; Milan-Bologne-Florence-Rome-Naples).

Il s'agit en outre de relier les lignes de chemin de fer, les autoroutes, les parkings, les systèmes métropolitains, les autoports et les ports en construisant, comme l'indique la directive européenne, un "système intermodal" de transport.

Dans ce contexte le problème des traversées alpines - en particulier dans les Alpes occidentales qui constituent l'unique frontière de l'Italie avec le territoire de la Communauté européenne - doit aussi être résolu au niveau autoroutier.

Le 25 janvier 1993 les Ministres italien e français F. Merloni et J. L. Bianco ont convenu sur les lignes de fond concernant les nouvelles traversées alpines.

Ils ont retenu que dans les Alpes nord-occidentales - compte tenu de l'existence des tunnels du Mont Blanc et du Frejus - le choix prioritaire n'est pas celui du doublement de ces derniers, mais de la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire TGV, passagers et marchandises, entre Lyon e Turin.

En ce qui concerne la partie sud des Alpes, ils ont indiqué la priorité d'un tunnel autoroutier dans le massif du Mercantour. Il s'agit d'une nouvelle traversée alpine qui permet de relier l'est européen, la plaine du Po, le sud et le sud-ouest de la France et la Péninsule Ibérique.

Au cours de la même rencontre les Ministres Merloni et Bianco nous ont chargés, M. Besson et moi-même, de remettre d'ici la fin de l'année un rapport indiquant: a) le meilleur tracé du tunnel de falte dans les Alpes du sud; b) les implications de la réalisation de ce tunnel sur l'aménagement du territoire et le développement économique.

Des consultations avec les Communautés locales, en accord avec la Région du Piémont, sont prévues à partir du mois de septembre 1993.





Ministero dei Lavori Pubblici
 SEGRETERIA PARTICOLARE DEL MINISTRO

On peut donc résumer de la façon suivante les positions exprimées par Monsieur le Ministre Merloni sur les différentes questions au cours de la réunion avec le groupe de travail franco-italien qui s'est tenue à Rome le 22 juillet 1993:

1° Nouvelle liaison Italie/France dans les Alpes Maritimes

- amélioration de l'actuel tunnel de Tende (remise en état ou reconstruction sur place);
- nouveau tunnel autoroutier entre les Vallées de la Stura et de la Tinée dans le massif du Mercantour (entre Isola sur le versant français et le sud-est de Vinadio sur le versant italien).

Ce choix de ce tunnel de faite de préférence à celui dans la Vallée parallèle du Gesso est fondé sur trois raisons:

- environnement: dans la Vallée du Gesso, les cheminées du tunnel comporteraient une interférence dans le parc du Mercantour;
 - d'ordre structurel: le tunnel de faite est plus court;
 - voies d'accès: sur le versant italien, la voie d'accès est plus facile à aménager et moins coûteuse
- du point de vue de l'aménagement du territoire: le tunnel de faite Tinée/Stura permet aussi une liaison nord/sud adéquate par le Col de la Maddalena/Larche et entre Nice, l'Ubaye et le Briançonnais;
 - s'agissant d'une liaison est/ouest transcommunautaire, il est opportun sur le versant français que la liaison se poursuive non seulement vers Nice et l'"A8" mais aussi vers Digne et l'ouest de la Provence, en direction du Languedoc et de l'Espagne; sur le versant italien est prévue la liaison autoroutière entre Borgo, Cuneo, Fossano, Asti et la Plaine du Po vers l'Est européen;
 - la partie italienne souhaite ne retenir qu'un seul concessionnaire à l'issue de l'appel d'offre européen, pour le tunnel de Tende et le nouveau tunnel Tinée/Stura.





Ministero dei Lavori Pubblici

SEGRETERIA PARTICOLARE DEL MINISTRO

2° Liaison entre la Vallée de Suse et celle de la Durance

Dans la mesure où la Vallée de Suse doit accueillir la L.G.V. voyageurs et marchandises, l'inscription d'un tunnel routier entre les Vallées de Suse et de la Durance dans le plan régional des transports du Piémont apparaît extrêmement difficile.

Le Ministre confirme par contre le projet d'entreprendre des travaux d'amélioration sur la RN 24 et la RN 23 dans les Vallées de Suse et de Chisone dans les plus brefs délais et demande à la partie française de prévoir une amélioration des accès au Col du Montgenève sur le versant français.

Pour le versant italien, il est prévu d'améliorer les accès au Col du Montgenève compte tenu notamment du déroulement des Championnats du Monde de Ski Alpin à Sestriere en 1997:

- l'autoroute Turin/Pinerolo sera achevée;
- des améliorations importantes entre Pinerolo/Sestriere et Cesana sur la RN 23;
- réalisation des contournements de Oulx et Cesana.

Tous ces projets seront menés par l'Anas en collaboration avec les concessionnaires du Sud-Piémont.

Le Ministre souhaite que soit engagée une coopération transfrontalière étroite entre la région de la Haute-Vallée de Suse et celle du Briançonnais. Il s'agit de préparer, selon les dispositions de la Convention alpine (protocole d'application sur l'aménagement du territoire - art. 10), un plan d'aménagement du territoire transfrontalier concernant notamment: développement économique, du tourisme, de l'agriculture de montagne, des services sanitaires et sociaux.

Le Ministre souhaite également que s'engage une coopération de même nature entre les vallées concernées par la nouvelle traversée alpine dans les Alpes Maritimes.

Ing. Medardo Macori



A N N E X E N° 1 7 B I S
*** * * * ***

LETTE DE MONSIEUR LE PRESIDENT BRIZIO
PRECISANT LA POSITION DE LA REGION PIEMONTE
SUR LES LIAISONS ROUTIERES ALPES DU SUD

(16 SEPTEMBRE 1993)

r

u

.

.



IL PRESIDENTE

Torino, 17 SET. 1993

Monsieur
Louis Besson
Ancien Ministre
Maire de Chambéry
Hotel de ville
b.p. 1105
73011 Chambéry cedex FRANCE

Prot. 6538/SG

Gentile Signor Ministro,

rispondo alla Sua lettera del 6 agosto u.s. relativa alla richiesta della posizione della Regione Piemonte circa i progetti alternativi di tunnel tra la Valle di Susa e la Valle della Durance, sotto il Colle del Monginevro e sotto il Colle della Scala.

Tale problematica, allo stato attuale non è stato preso in considerazione formalmente dall'Assemblea regionale piemontese; mentre, da tempo, è stata data priorità alla realizzazione, attraverso un tunnel sotto il massiccio del Mercantour, di un nuovo attraversamento autostradale nel quadrante delle Alpi Sud Occidentali. Ciò al fine di completare la "maglia mancante" dell'itinerario Europeo E 74 tra la Spagna e l'Est attraverso la Provenza e la Pianura Padana per valorizzare le economie di importanti regioni al di qua e al di là delle Alpi e alleggerire il corridoio costiero, prossimo alla saturazione.

Quanto detto, peraltro da Lei ben conosciuto, si inserisce pienamente negli accordi Italo-Francesi, in corso di perfezionamento, ed a cui Ella attivamente partecipa su incarico del Suo Governo.

Ritornando al problema dei collegamenti tra la Valle di Susa e la Valle della Durance, dagli studi di approfondimento condotti nell'ambito del II Piano Regionale dei Trasporti, sembra emergere una preferenza per il rafforzamento della direttrice del Monginevro.

Su tale direttrice, che anche per il futuro dovrà mantenere caratteristiche prevalentemente turistiche, deve essere data priorità alla sistemazione della viabilità di accesso al colle non escludendo,

in una seconda fase. la realizzazione di un tunnel.

Alla direttrice del Colle della Scala, invece, si attribuisce un ruolo turistico complementare nell'ambito delle relazioni locali tra la Valle della Claree e la Valle di Bardonecchia, entrambe da tutelare per l'importanza della risorsa ambientale e paesistica che esse rappresentano nel contesto delle due Regioni confinanti.

Tali indicazioni dovranno essere recepite formalmente dall'Assemblea regionale nell'ambito del citato II Piano dei Trasporti.

Con i miei più cordiali saluti.

Gian Paolo BRIZIO .


Turin, le 16 septembre 1993

Prot. 6538/sg

Cher Monsieur le Ministre,

Je réponds à votre lettre du 6 août dernier concernant votre demande quant à la position de la Région PIEMONTE au sujet des projets alternatifs de tunnels entre la Vallée de SUSE et la Vallée de la DURANCE sous le Col du MONTGENEVRE et sous le Col de l'EHELLE.

En l'état actuel, une telle problématique n'a pas été prise en considération de façon formelle par l'Assemblée Régionale Piémontaise ; tandis que, depuis longtemps, priorité a été donnée à la réalisation, par l'intermédiaire d'un tunnel sous le Massif du Mercantour, d'une nouvelle traversée autoroutière dans le cadre des Alpes Sud Occidentales. Cela afin de compléter "le maillon manquant" de l'itinéraire européen E 74 entre l'ESPAGNE et l'EST, en traversant la Provence et la "Plaine Padana" pour mettre en valeur les économies des importantes régions de part et d'autre des Alpes et alléger le couloir côtier, qui arrive bientôt à saturation.

Tout ce que j'ai évoqué, que vous connaissez d'ailleurs bien, s'insère pleinement dans les accords Italo-Français, en cours d'affinement, et auxquels vous avez activement participé dans le cadre de la charge qui vous a été confiée par votre Gouvernement.

Revenant au problème des liaisons entre la Vallée de SUSE et la Vallée de la DURANCE, à partir des études approfondies conduites dans le cadre du IIème Plan Régional des Transports, une préférence pour le renforcement de l'axe du MONTGENEVRE semble se faire jour.

.../...

Sur cet axe, qui même pour l'avenir devra conserver des caractéristiques essentiellement touristiques, priorité doit être donnée à l'aménagement de la viabilité d'accès au col en n'excluant pas, dans une deuxième phase, la réalisation d'un tunnel.

Pour ce qui est du Col de l'ECHELLE, au contraire, il sera attribué un rôle touristique complémentaire dans le cadre des relations locales entre la Vallée de la CLAREE et la Vallée de BARDONNECHE, toutes deux à préserver en raison de l'importance des ressources environnementales et paysagères qu'elles représentent dans le contexte des deux Régions frontalières.

De telles orientations devront être approuvées formellement par l'Assemblée Régionale dans le cadre du II^e Plan des Transports déjà cité.

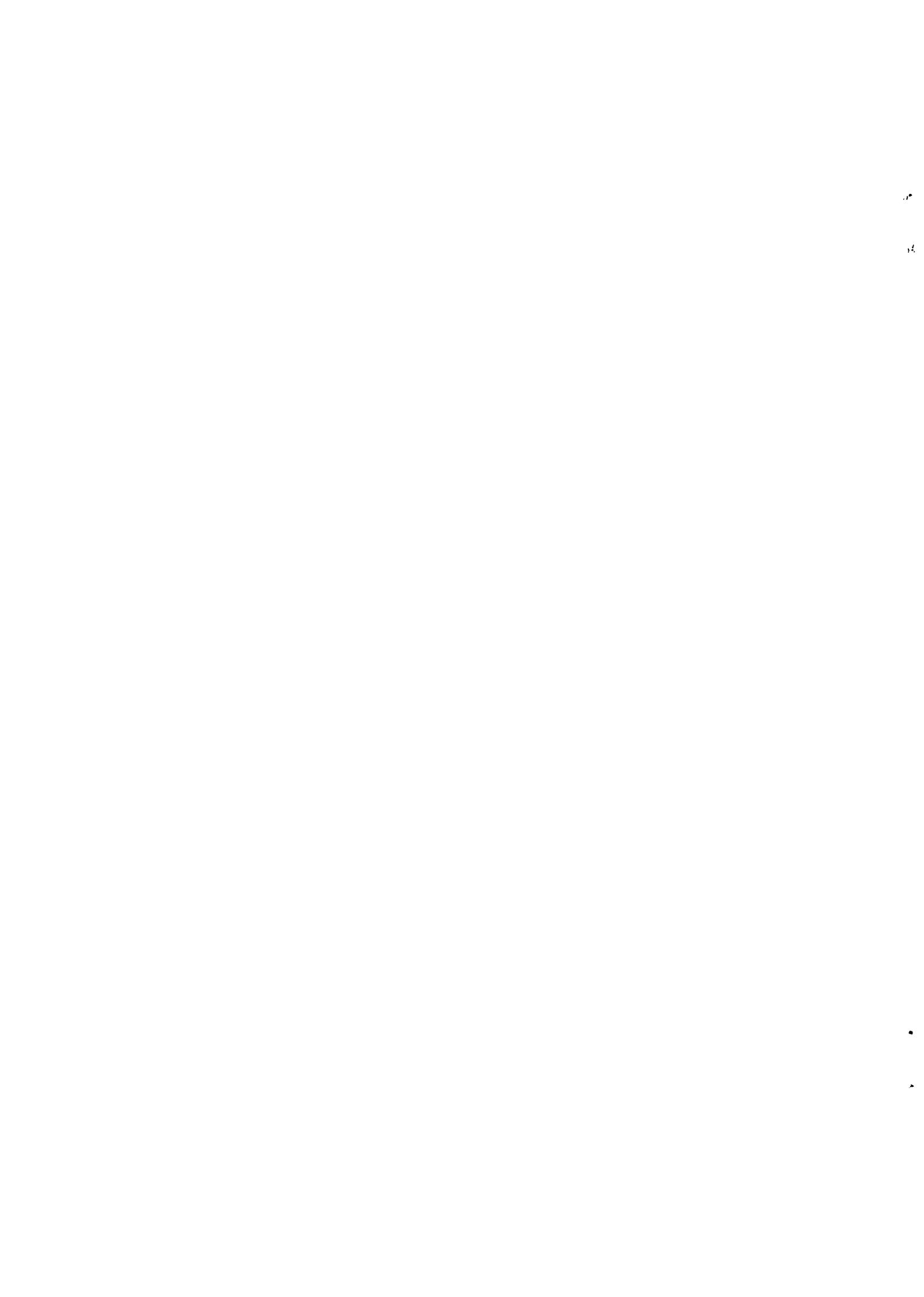
Avec mes salutations les plus cordiales.

Gian Paolo BRIZIO



A N N E X E N° 1 8
* * * * * * * * * * * * * *

CARTE FAISANT APPARAÎTRE LES POSSIBILITES
DE DESENCLAVEMENT NORD-SUD DES ALPES DU SUD
APPORTEES PAR LE CHOIX D'UN TUNNEL DE FAÎTE ENTRE
LES VALLEES DE LA TINEE ET DE LA STURA



A N N E X E N ° 1 9
*** * * * * * * * * * * ***

LES AUTOROUTES EN EUROPE EN 1990

(REALISEES ET EN PROJET) ET L'INSCRIPTION

DANS CE SCHEMA DE L'ARC MEDITERRANEEN



A N N E X E N ° 2 0

* * * * *

LE DESENCLAVEMENT DES ALPES DU SUD

PAR LES PROPOSITIONS DU RAPPORT,

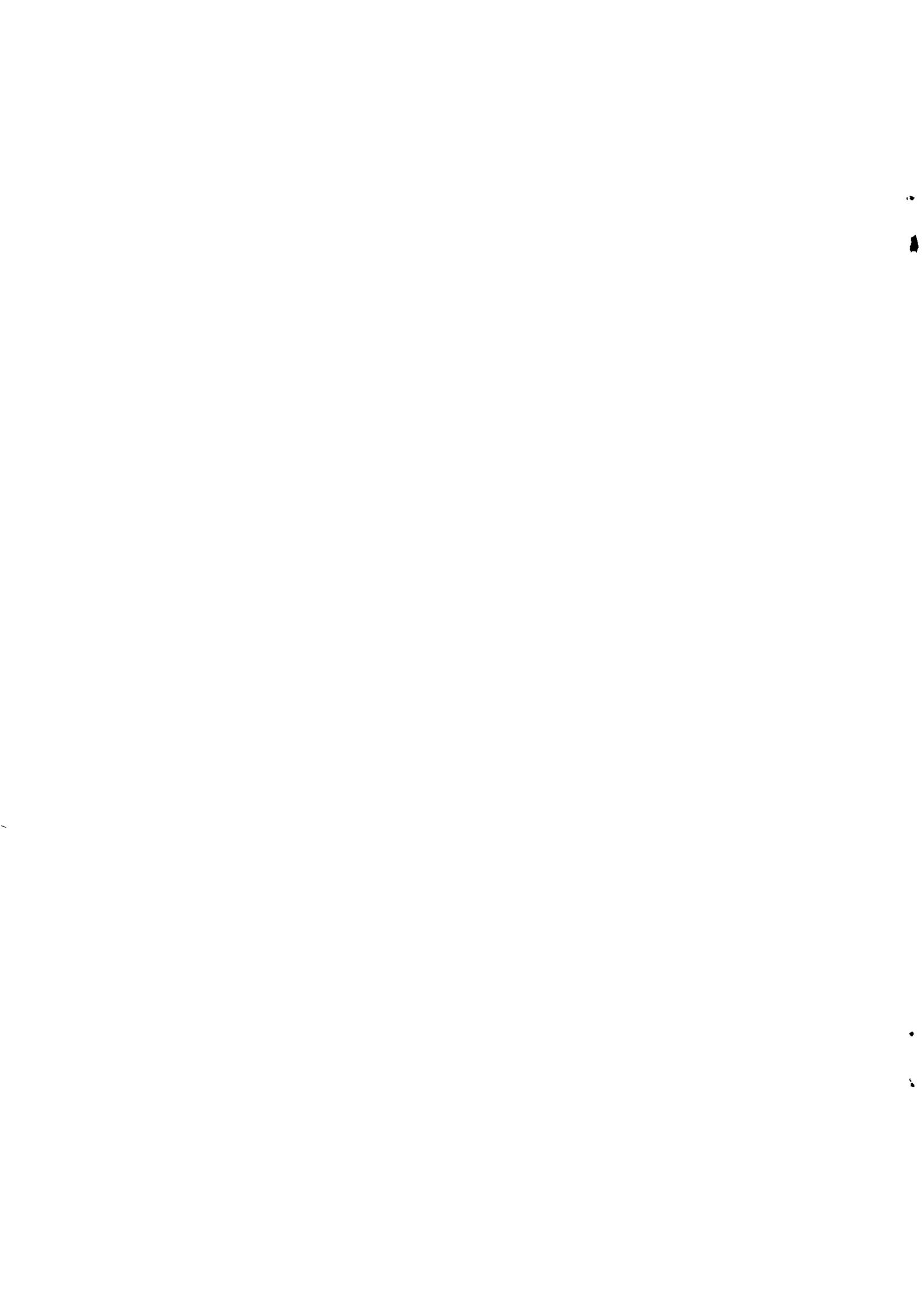
AVEC TABLEAU DES DISTANCES ET DES TEMPS

DE PARCOURS -ACTUELS ET FUTURS- ENTRE

NICE ET TURIN

NICE ET GENEVE

NICE ET LYON



EFFETS DES SOLUTIONS PROPOSEES
pour le DESENCLAVEMENT des ALPES du SUD

1) Sur la liaison NICE-TURIN

| Itinéraire | Distance | Temps | Gain |
|-----------------|----------|----------|------|
| Tunnel de TENDE | 220 km | 3 h 10 ' | 1 h |
| Tunnel TINEE | 200 km | 2 h 10 ' | |

2) Sur la liaison NICE-GENEVE

| Itinéraire | Distance | Temps | Gain |
|--|----------|----------|--------|
| NICE/Vallée du RHONE/GENEVE | 650 km | 6 h 20 ' | 1 h 30 |
| NICE/RN 202 et 85/GRENOBLE/GENEVE | 480 km | 6 h 20 ' | |
| NICE/DIGNE (par autoroute)/GRENOBLE/GENEVE | 460 km | 4 h 50 ' | |

3) Sur la liaison NICE-LYON

| Itinéraire | Distance | Temps | Gain |
|--|----------|----------|--|
| NICE/AIX/LYON par Vallée du Rhône | 480 km | 4 h 30 ' | Passage NICE/LYON par les Alpes réellement alternatif à la Vallée du Rhône |
| NICE/DIGNE/GRENOBLE/LYON (par autoroute) | 430 km | 4 h 20 ' | |

