

> UN PROJET POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'environnement montagnard, particulièrement sensible, risque d'être compromis par le développement du transit routier entre la France et l'Italie : celui-ci met en danger l'atout majeur des vallées alpines : leur cadre de vie.

Le prix de l'énergie, les encombrements en période de pointe, les pollutions chimiques et sonores, sont autant de facteurs de détérioration de l'environnement, du

cadre de vie des montagnards et de l'attrait de la destination «montagne» pour les touristes.

L'ouverture du nouvel itinéraire sous le Montgenèvre entraînera un transfert important des circulations voyageurs et fret, de la route sur le rail, transfert qui ira croissant au fur et à mesure de la modernisation de l'itinéraire ferroviaire. L'électrification de la voie contribuera à la diminution de la

pollution et à des économies d'énergie.

L'étude de la Province de Turin a le mérite de prendre en compte cette dimension du problème en évaluant les "bénéfices" sur l'environnement au même titre que ceux obtenus sur la sécurité, le désengorgement, la fiabilité et l'économie de temps... d'où un bilan global très positif, justifiant la rentabilité de l'investissement public.

> CONCLUSIONS

Donc, la liaison Marseille/Turin par le ferroviaire, est un projet :

fonctionnel et économique, qui renforce la sécurité, au service du développement durable et de l'aménagement du territoire de la Haute Durance, de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du Piémont et de l'Europe du Sud.

C'est un **projet consensuel**, viable, peu coûteux. Il doit être prioritaire.

Il est compatible aussi bien avec la **liaison Lyon/Turin ferroviaire qu'avec la liaison Sisteron/Grenoble** (à condition que ce dernier projet desserve la future plate forme intermodale de Chorges la Bâtie Neuve).

Donc l'itinéraire Sisteron-Grenoble doit s'infléchir vers l'Est, ou comporter une branche Est, entre Tallard et la Bâtie Neuve.

Sa réalisation doit se faire en priorité car la Haute Durance représente une grande partie du potentiel économique et des capacités de développement des Hautes Alpes.

L'unité des hauts alpins et l'ouverture des Hautes Alpes vers l'Europe sont à ce prix.



Photo Bernard Bauer

Une présentation partielle et partielle

On prétend que le tunnel sous le Montgenèvre ne permettrait de transporter que mille voyageurs supplémentaires par jour, d'où l'on déduit que les 2,2 milliards d'euros qui pourraient être investis sur l'itinéraire Marseille/Turin, n'auraient qu'un effet marginal par rapport au trafic attendu ... sur les deux nationales qui relient Sisteron à Grenoble en 2020.

Cela n'a rien à voir et n'a pas de sens !

En effet, la gare de Briançon, aujourd'hui en cul de sac, au bout de centaines de kilomètres de voies uniques dans toutes les directions (Marseille-Valence-

Grenoble), avec traction diesel, peut acheminer en période de pointe 30 000 voyageurs en un seul jour.

Bien évidemment, le tunnel ferroviaire bitube, l'électrification, le doublement de la voie et le block automatique, donc la suppression des problèmes de signalisation et de retards ... dûs à la voie unique, induiraient, (si l'itinéraire était réservé au trafic voyageurs), au moins une capacité quadruple (c'est à dire 90 000 voyageurs de plus et non pas 1 000...) sur laquelle il serait facile de prélever la capacité d'accueillir 50 trains de fret quotidiens.

Les cahiers d'acteurs sur la liaison entre Grenoble et Sisteron
 Directeur de publication : Daniel Ruez
 Réalisation graphique : ALYEN
 Crédits Photos : CETEM - DRE PACA - Jean-Luc Abiraini
 Impression : SPOT Marseille - ISSN : en cours

ARTUMONT ASSOCIATION POUR LA RÉALISATION DU TUNNEL SOUS LE MONTGENÈVRE

ADECOHD ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA HAUTE DURANCE

SISTERON-GRENOBLE, ET L'OUVERTURE VERS L'ITALIE PAR LE TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENÈVRE

> CONTACT

ARTUMONT
Association pour la
Réalisation du Tunnel
sous le Mongenèvre



ADECOHD
Association pour
le Développement
Économique de la
Haute Durance



(Comité de Bassin d'Emploi du Pays du Grand
Briançonnais, des Ecrins au Queyras)

Robert de CAUMONT
Président



Le Pré du Moulin,
Bât. B - 8, avenue
du Général de Gaulle
05100 - Briançon
Tél. : 04.92.25.54.90
Fax : 04.92.25.54.99
Mail : adecohd@adecohd.com
Site : adecohd.com

- L'amélioration de la liaison Grenoble Sisteron est un objectif trop longtemps différé. Puisse le débat public ouvrir enfin la voie à une décision opérationnelle.
- Mais présenter comme une alternative l'amélioration des lignes ferroviaires Aix-Grenoble et Veynes-Briançon n'a pas de sens, puisque l'une est un axe national nord-sud et que, l'autre est l'amorce d'un futur axe international est-ouest.
- Cet amalgame débouche sur une conclusion hâtive et artificielle : ce ne seraient pas des solutions crédibles à l'échelle du problème puisqu'elles permettraient à toutes les deux d'acheminer 400 000 voyageurs supplémentaires chaque année, soit environ 6% du trafic attendu sur la route (sur le seul axe Sisteron-Grenoble...) en 2020.
- D'où la conclusion : "pourquoi moderniser le rail puisque cela coûterait 2,2 milliards d'euros (autant que l'autoroute par l'est) avec un financement public à 100 %". Et pas un mot dans les dépliants du fret ferroviaire qui justifierait un tel investissement...
- Représentatifs des forces vives du nord des Hautes-Alpes acquises au projet de liaison ferroviaire directe Marseille-Turin par le Montgenèvre, nous devons donc corriger l'information reçue en rappelant l'importance stratégique pour l'aménagement du territoire européen d'un grand projet consensuel franco-italien, viable techniquement et économiquement, positif pour l'environnement et la sécurité, économe en énergie.
- Et nous affirmons que l'infléchissement vers l'est du projet routier à partir de Tallard vers Chorges-la Bâtie Neuve et la future plate-forme intermodale de proximité établira une synergie entre l'axe routier ou autoroutier nord-sud et l'axe ferroviaire est-ouest.

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Pour permettre les échanges d'arguments, la commission particulière publie des livres opinions qui n'engagent que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de prendre contact avec la commission particulière :

Maison de l'entreprise - 11, allée des Genêts - Parc d'activités de Sisteron Val de Durance
 04200 Sisteron - Tél. : 04 92 33 18 25 - Site Internet : <http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org>
 Adresse courriel : contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org

> UN PEU D'HISTOIRE

L'histoire ancienne de la percée ferroviaire sous le MONTGENEVRE, c'est celle de cent années perdues ; l'histoire récente, c'est celle de vingt années d'études, de rapports, de débats et d'un projet réaliste qui peut enfin se concrétiser.

1884 : La voie ferrée arrive à BRIANÇON ; elle doit se poursuivre jusqu'en Italie, mais s'arrêtera là pour plus d'un siècle.

1947 : Pourtant, le traité de paix franco-italien prévoyait toujours la réalisation de cette liaison.

1983 : L'ADECOHD et la commune de BRIANÇON obtiennent de la SNCF qu'elle exhume ses vieilles études.

1990 : ARTUMONT, et la commune de BRIANÇON lancent une étude comparative entre trois hypothèses : autoroutière, routière et ferroviaire. Au vu de ses conclusions, elles se prononcent pour une percée ferroviaire profonde et directe de 22 Km entre BRIANÇON et OULX.

1992 : La Vallée de la Clarée est classée. Cette décision est confirmée en 1996 par le Conseil d'Etat.

1998 : Le "Rapport BROSSIER" estime que

les tunnels actuels (Mont Blanc et Fréjus) souffrent pour longtemps : puisque les poids lourds pollueront deux fois moins en 2008 qu'en 1998, il serait possible de faire passer deux fois plus de camions sous ces tunnels (un camion toutes les 16 secondes !). ARTUMONT édite alors un tract intitulé « L'art de programmer les catastrophes ».

1999 : La catastrophe au tunnel du Mont Blanc fait 39 morts ! Elle conduit les pouvoirs publics à revoir leur conception des percées routières et renforcer les mesures de sécurité dans les tunnels.

2000 : L'adoption de la solution ferroviaire est devenue unanime. La Région PACA commande une étude sur "une nouvelle liaison entre la France et l'Italie par un tunnel sous le MONTGENEVRE".

2001 : La SETUMONT étudie des tracés en altitude, cependant que la province de TURIN étudie la solution "tunnel de base"

entre OULX et BRIANÇON. Cette étude, traduite en français par l'ADECOHD, est progressivement adoptée par les principaux partenaires du projet.

2003 : La Chambre de Commerce et d'Industrie de MARSEILLE-PROVENCE et le Port Autonome de MARSEILLE souscrivent à ce projet et présentent leur argumentaire.

Le Conseil Général des Hautes-Alpes et la province de TURIN élaborent un rapport de présentation commun et un protocole d'accord pour poursuivre une démarche commune.

2004 : Le sommet franco-italien de PERIGUEUX décide de poursuivre les études sur ce projet, désormais pris en considération par les autorités françaises, italiennes et européennes.

Il faut donc maintenant le faire aboutir. Les arguments ne manquent pas...

> UN PROJET CONSENSUEL

Comme on le voit, ce projet fait désormais l'unanimité des principaux acteurs directement concernés :

Les élus politiques et économiques des Hautes-Alpes :

> parlementaires, maires, Conseil Général, Assemblées Consulaires...

En Région Provence Alpes-Côte d'Azur :

> le Conseil Régional, le Conseil Economique et Social, la Ville de MARSEILLE, la

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, le Port Autonome de MARSEILLE, les principales organisations syndicales et professionnelles.

En Italie :

> la province de TURIN et la région Piémont.

Et bien entendu,

> le Syndicat Mixte d'Etude du Tunnel sous le MONTGENEVRE

(SETUMONT) qui rassemble les collectivités territoriales concernées, les assemblées consulaires et la plupart des partenaires cités.

De nombreuses associations favorables au tunnel et à la défense de l'environnement alpin.

Il est rare qu'un grand projet d'infrastructure de transports s'avère aussi consensuel.

> UN PROJET POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EUROPEEN

Il s'agit d'ouvrir un nouvel axe européen, économe de temps et d'argent, facteur de sécurité accrue et respectueux de l'environnement :

1 entre BRIANÇON et OULX : mettant BRIANÇON à moins d'une heure de TURIN, à moins de quatre heures de PARIS en TGV et épargnant à BRIANÇON, MONTGENEVRE, CLAVIERE et CESANA-TORINESE, la circulation de nombreux poids lourds en transit.

2 entre les ALPES DU SUD et le PIE-

MONT : soulageant la Nationale 94 d'une grande partie du transit des poids lourds, grâce à la plate-forme intermodale de proximité de CHORGES / LA BATIE NEUVE.

3 entre MARSEILLE / AIX EN PROVENCE / CADARACHE (siège d'ITER) et TURIN / MILAN, en facilitant grandement les échanges (voyageurs et fret) entre les métropoles du sud-est de la France et du nord de l'Italie ;

4 entre la PENINSULE IBERIQUE, le SUD DE LA FRANCE, le NORD DE L'ITA-

LIE et les BALKANS, en évitant un détour de 180 à 250 kilomètres par la vallée du Rhône, déjà très chargée. Cet axe européen prendra inévitablement de l'importance du fait de l'extension de l'Europe vers l'Est et de l'harmonisation des réseaux ferroviaires espagnol et français.

La construction d'un chaînon ferroviaire manquant de 24 kilomètres entre VILLARD SAINT PANCRACE et OULX apportera dès lors une contribution décisive à l'unité du sud de l'Europe.

> UN PROJET FONCTIONNEL

A la différence du LYON-TURIN, qui ne produira l'essentiel de ses effets qu'à son achèvement, puisqu'il s'agit d'un nouvel itinéraire en site propre, le tunnel sous le MONTGENEVRE sera opérationnel dès sa réalisation (autorisant immédiatement la desserte TGV du Briançonnais et l'acheminement de convois de fret classiques) ses capacités pourront être augmentées

progressivement par :

> l'électrification de la ligne et le réalésage des tunnels au gabarit C1 (l'économie d'énergie, réduction des pollutions, possibilité de tracter des convois lourds...)

> le doublement de la voie, le block automatique et la réalisation éventuelle d'une

liaison directe par rail LA BATIE NEUVE / SISTERON ;

> la mise en service de CAVAILLON / MEYRARGUES pour acheminer directement les convois en provenance de la péninsule ibérique et du sud de la France en direction des Alpes du sud, de l'Italie et des pays d'Europe centrale.

> UN PROJET ÉCONOMIQUE

Comme l'a dit Mercedes BRESSO, aujourd'hui présidente de la Région PIÉMONT, la liaison Marseille/Turin par le Montgenèvre, est le "nécessaire affluent d'un grand fleuve" (Lyon/Turin).

Le trafic Europe du Nord/Italie est encore aujourd'hui beaucoup plus important que le trafic Europe du Sud/Italie mais il progresse moins vite et sera également acheminé par le Lötschberg, le Gothard, et le Brenner. La réalisation du Lyon/Turin est à ce jour évaluée au minimum à 15 milliards d'euros car, il comporte la construction d'une ligne nouvelle, avec percement de 104 Km de tunnel, dont 54 d'un seul tenant.

Nous souhaitons que ce projet se concrétise mais, en attendant, la modestie relative de la dépense nécessaire pour réaliser le chaînon manquant entre Montgenèvre et Oulx et les délais de réalisation démon-

trant l'opportunité d'ouvrir le plus rapidement possible la liaison Marseille/Turin.

> elle coûte 1,3 milliard pour le tunnel et ses gares d'accès et 2,2 milliards à l'achèvement du projet (amélioration de la signalisation, électrification, réalésage des tunnels et doublement de la voie...),

> elle peut être réalisée trois fois plus vite, et utilisée par étapes à partir du tunnel,

> elle peut être cofinancée par l'Europe, la France, l'Italie et les collectivités territoriales majeures, mais aussi par des capitaux privés (selon l'étude de la Province de Turin, à hauteur de 50%),

> complétée par la liaison Cavailon/Meyrargues, elle économisera un détour inutile de 180 à 250 km par la vallée du Rhône, surcoût économique important pour la collectivité (même si RFF facture ses prestations au kilomètre !...).

Il est donc absurde de considérer que la réalisation du tunnel sous le Montgenèvre devrait être reportée après l'achèvement du Lyon/Turin, qui risque de prendre encore beaucoup de temps : c'est d'autant plus opportun que l'on manque d'argent, que le coût de l'énergie augmente et que le respect de l'environnement montagnard devient une priorité absolue, comme en dispose la Convention Alpine.

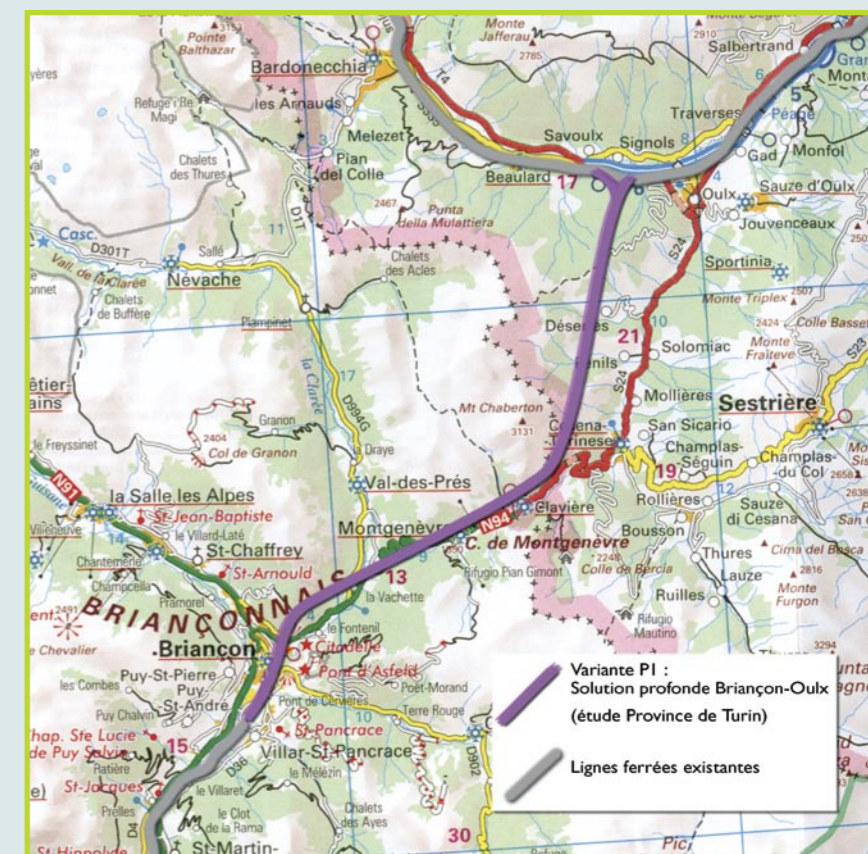
> UN PROJET POUR LA SÉCURITÉ

Les accidents survenus au Mont Blanc et au Fréjus, ont mis l'accent sur l'exigence de sécurité et sur les difficultés, les dangers et les surcoûts qu'entraînent la fermeture d'un tunnel et le report du trafic.

Il est donc urgent d'ouvrir un nouvel itinéraire ferroviaire pour sécuriser les transports, entre la France et l'Italie.

Le transfert du trafic de la route sur le rail et l'évitement des cols, la limitation du trafic routier en pointe touristique et de la cohabitation dangereuse entre voitures particulières et poids lourds, seront des facteurs de sécurité accrus.

Les temps de parcours voyageurs Paris/Hautes Alpes et Marseille/Turin par exemple, deviendront largement compétitifs par rapport à ceux de la route et le transport de véhicules lourds sur rail diminuera le risque d'accidents et les surcoûts pour les entreprises, liés au respect des réglementations sociales.



Briançon Oulx : le chaînon manquant. - source IGN