



Le rapport Brossier par Jean Sivardière

**FNAUT info N°71 - Bulletin de la fédération nationale des associations d'usagers des transports-
février 1999**

Le rapport Brossier sur les transports dans les Alpes illustre les contradictions actuelles de la politique nationale des transports. Des propositions novatrices et courageuses sur les transports internationaux y coexistent avec le conformisme routier traditionnelle et l'ignorance quasi totale des possibilités du rail dès que les transports intérieurs sont concernés : contrairement au tunnel routier du Mercantour, le projet d'autoroute nord-sud A51 n'est pas fondamentalement remis en cause.

Le rapport de la commission Brossier-Blanchet-Gérard a été rendu public fin mai 1998. Cette " analyse multimodale de la politique des transports dans les Alpes " se caractérise par une double volonté de réalisme écologique et financier. Que de chemin parcouru depuis les rapports Legrand (1991) et Besson (1993) sur le même thème !

. Le rapport Brossier se réfère aux principes du développement soutenable déjà inscrits dans la Convention alpine. Il insiste avec force sur la richesse, la spécificité et la fragilité du milieu montagnard. Il avance le principe d'une taxe générale de transit alpin permettant de financer de nouvelles infrastructures ferroviaires et d'une " taxe d'orientation modale " destinée à favoriser un transfert du trafic routier sur le rail.

. Par ailleurs le rapport prend enfin en compte la raréfaction de l'argent public disponible pour les grands projets : il préconise l'amélioration prioritaire des infrastructures existantes et l'élimination des surinvestissements.

Déplacements interfrontaliers

L'originalité et l'intelligence de la commission Brossier dans sa réflexion sur le projet Lyon-Turin ont consisté à ne pas isoler les échanges franco-italiens du contexte général des échanges européens à travers l'arc alpin.

S basant sur une analyse détaillée des projets techniques et fiscaux de la Suisse et de l'Autriche (tunnels ferroviaires de base, taxes routières), **la commission affirme qu'un tunnel ferroviaire de 54 kilomètres entre St Jean de Maurienne et Suse n'est ni urgent ni, peut-être même nécessaire.** En effet l'ouverture prévue des tunnels suisses (Loetschberg en 2006 et Gothard en 2010) soulagera (de 20 à 30 %) le réseau routier français du trafic artificiellement rejeté sur la France par l'interdiction du transit à travers la Suisse des camions de plus de 28 tonnes. **Du coup, les itinéraires routiers français seront désaturés et le projet de tunnel ferroviaire, destiné à absorber le transit routier, perdrat de sa rentabilité.** L'axe ferroviaire France-Italie pourrait même être concurrencé par les deux axes ferroviaires suisses plus attractifs.

Or le tunnel, " une opération gigantesque et très risquée ", coûterait 30 milliards de francs, difficiles à trouver (voir le TGV-Est...) : l'Etat doit rembourser la dette ferroviaire et ne peut plus compter sur les bénéfices des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus car les sociétés exploitantes devront éponger les lourds déficits des autoroutes A41 Annecy-Genève (" autoroute Bosson ") et A43 de la Maurienne (" autoroute Barnier " qui coûtera 8,5 milliards de francs au lieu des 6,5 prévus à l'origine).

La commission souligne aussi, comme la FNAUT l'a déjà fait, que " réaliser le tunnel de base en priorité serait mettre la charrue avant les bœufs car sa capacité serait très supérieure à celle des sections ferroviaires amont et aval ".

Les conclusions de la commission sont pleines de bon sens (mais Michel Barnier les critique avec virulence) :

. poursuivre les études techniques relatives au tunnel de base, étudier le doublement (bien

moins coûteux) de l'actuel tunnel de Modane à Bardonecchia et ne prendre aucune décision définitive avant 2006 ;

- . renforcer rapidement (pour un coût d'environ 2 milliards de francs) l'axe ferroviaire fret existant Ambérieu-Chambéry-Modane-Turin (troisième voie entre Aix les bains et Montmélian, modernisation de l'exploitation à Modane, ...) et détourner le TGV Paris-Genève par la ligne Bourg-Bellegarde ;

- . lancer une ligne à grande vitesse de Lyon Satolas en direction de Chambéry avec raccordement vers Grenoble afin de mieux desservir le Dauphiné, les Savoie et l'Italie depuis Paris et Lyon et de libérer des capacités pour le fret sur les lignes existantes.

A court terme, il s'agit en effet de conforter l'axe ferroviaire fret France-Italie en prévision de l'échéance 2006, de préparer et de valoriser la construction éventuelle d'un nouveau tunnel interfrontalier, afin de limiter la croissance du trafic routier d'ici à 2006.

Mais ces mesures suffiront-elles à endiguer les nuisances du trafic routier dans la vallée de Chamonix, en Maurienne, dans la combe de Savoie ? C'est le point faible du scénario proposé (la réouverture de la ligne Evian-St Gingolph n'est même pas évoquée). D'après la Commission européenne, le trafic routier européen de fret doit augmenter de 70% en 15 ans, et la route doit absorber 84% de cette croissance.

La commission a également réexaminé le projet de tunnel routier franco-italien du Mercantour, réclamé à cor et à cri par les élus de la Côte d'Azur malgré son coût (8 milliards de francs). Ses conclusions sont sévères. Mal situé géographiquement, le tunnel serait peu utile pour absorber massivement les camions en transit : " contre les principes de la Convention alpine, il transférerait des camions en montagne pour permettre aux voitures de mieux circuler au niveau de la mer ".

Le rapport recommande donc un simple " retubage " du tunnel routier existant de Tende sans augmentation de capacité " afin de ne pas attirer les camions dans la vallée de la Roya ", la modernisation de la voie ferrée Nice-Vintimille-Tende-Cuneo et une troisième voie sur le littoral.

L'axe autoroutier nord-sud

La commission Brossier s'est malheureusement montrée moins imaginative dans sa réflexion franco-française. Elle a entériné la décision ministérielle de construire l'A48 Ambérieu-Bourgoin (50km, 4 milliards de francs) qui offrira un itinéraire autoroutier continu de Dijon à Dole à Grenoble et l'A41 Annecy-Genève. Elle a simplement critiqué le tracé absurde et ruineux de l'A51 Grenoble-Sisteron par Gap, recommandant le tracé plus direct par le col de Lus la Croix haute et envisageant une formule technique allégée : autoroute réservée aux voitures ou transformation de la RN 75 en 2*2 voies.

Un aménagement plus modeste de la RN 75 (contournements des bourgs, création de dépassement) n'a pas été retenu alors qu'il permettait de fluidifier la circulation sans attirer trop de circulation rhodanienne. Le problème fondamental de la traversée de la cuvette grenobloise, déjà très embouteillée et polluée, a été étudié de manière superficielle.

La commission en est restée à l'idée sommaire que seul un nouvel axe autoroutier nord-sud, s'ajoutant à l'A75 Clermont-Béziers par Millau, est susceptible de désaturer le couloir routier rhodanien et, en prime; de " désenclaver " les Hautes-Alpes.

Mais, alors qu'elle a préconisé la carte ferroviaire pour les transports inter frontaliers, elle a superbement ignoré les possibilités du rail dans son analyse du trafic nord-sud. La prochaine mise en service du TGV Méditerranée va dégager des capacités importantes sur les lignes de la vallée du Rhône, le contournement ferroviaire est de Lyon est à l'étude et devrait se concrétiser, la SNCF a mis en place un corridor de fret entre Anvers et Marseille, la société Roos-Spedition veut obtenir une autoroute ferroviaire et on parle même en région PACA d'un futur " Rhin-Rhône ferroviaire " : la commission ne semble pas en avoir été informée !

Un tunnel ferroviaire sous les Pyrénées ?

Alain Rousset, président de la région Aquitaine, est favorable à un tunnel de 40km sous le Vignemale (mais est-il réaliste d'en espérer un financement rapide ?). Il ne voit dans la réouverture de la ligne Pau-Canfranc qu' " un intérêt touristique-patrimonial ".

Le CRELOC et le Collectif Alternatives Somport font au contraire de cette réouverture un investissement concurrent de l'aménagement routier de la vallée d'Aspe et susceptible de s'intégrer dans le schéma européen du transport combiné. Loin de concurrencer le projet du Vignemale, elle permettrait de prolonger la voie normale jusqu'à Saragosse et d'amorcer un report du trafic sur le rail.

En deuxième étape, selon une étude du Dr Charles Vaillant (SNUT), la partie haute de la ligne pourrait être shuntée par un tunnel de 21 km entre Urdos et Villanua, afin de ramener les rampes maximales de 44 à 20 mm/m et de faciliter le passage des trains de fret.

Pour plus d'informations : Fnaut infos- 32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris - tél : 0143350283 - fax : 0143351406

[> Imprimez cet article](#)

[X Fermer la fenêtre](#)