



# ALAS ACCÈS LIBRE EN ALPES DU SUD



Email : [mazluc@sfr.fr](mailto:mazluc@sfr.fr)

tél. : 0614830612 et 0492311675

Association déclarée au Journal Officiel du 24 mars 2007

N° Siret: 497 539 353 00019 Code APE 913 E

CCP: 19 045 89 V MARSEILLE

**SITE** : <http://www.acces-libre-alpes-sud.e-monsite.com>

Blog : [www.alas.over-blog.com](http://www.alas.over-blog.com)

**Siège social**: Maison des Associations  
Centre Desmichels Hôtel de ville  
04000 DIGNE LES BAINS

**Cotisation annuelle** : 10 €

## LETTRE ALAS N° 53 de mai 2015

### A - Les événements importants du mois de mai 2015

Nous avons assisté avec une délégation ALAS qui représentait également NOSTER PACA à la conférence internationale sur transfert modal initiée par l'association ITE (Iniziativa Europea dei Trasporti) à CUNÉO les 29 et 30 mai 2015. ITE regroupe plusieurs associations italiennes, françaises, suisses, autrichiennes qui s'occupent de transport et en particulier de transport dans l'arc alpin. Le but de la réunion était de répondre à la consultation de l'Union Européenne pour la révision du Libre Blanc des transports. Notre but, à nous, était d'intéresser l'ensemble des partenaires présents au problème particulier franco-italien du tunnel de MONTGENÈVRE et de faire inscrire ce projet et son argumentation dans la nouvelle édition du Livre Blanc.

Après avoir souligné la bonne organisation, l'excellente atmosphère de travail constructif et le chaleureux accueil des organisateurs ITE nous vous donnons, ci-dessous, un compte-rendu succinct de ces deux jours ainsi que nos premières réflexions et constatations. Plusieurs conférenciers nous ont présenté différents thèmes choisis par ITE.

*a)- M. Gérardo Marletto (Université de SASSARI) nous a présenté une vue d'ensemble des flux de marchandises transalpins où l'on constate : l'augmentation des tonnages de 160,6 MT en 1999 à 191,5 MT en 2013, la part du ferroviaire constante au niveau de 34%, seule la Suisse augmente sa part et est au niveau de 60%, le nombre de véhicules PL passe de 9 M en 1999 à 9,7 M en 2013, la concentration maximale en polluants est partout dépassée à chaque passage.*

*En résumé :*

*- la tendance historique de l'augmentation du flux marchandise se poursuit, la baisse due à la crise est résorbée.*

*- seule la Suisse augmente la part du rail et diminue le nombre de véhicules lourds.*

*- la pollution de l'air ne baisse pas malgré l'amélioration de la flotte depuis 2010.*

### **Le Livre Blanc et les Alpes**

Dans son ancienne version il incite à une promotion du transport durable dans la région alpine en marquant la nécessité de nouveaux projets ferroviaires seul outil capable de satisfaire à une durabilité environnementale.

Les nouvelles propositions envisagées portent sur :

- Des actions spécifiques pour les zones écologiquement sensibles (estimations précises des émissions de CO<sub>2</sub>, des polluants locaux, des bruits. . .contrôle administratif des circulations des véhicules lourds, interdictions de circulation basées sur des normes européennes)

- Mise en place d'une réglementation économique des circulations des véhicules lourds (généralisation de la RPLP expérimentée sur le Brenner

- Révision de l'infrastructure.

*b)- M. Manuel Herman (Initiative des Alpes Suisses) la politique suisse des transports, le cas du St. Gothard : Il nous a expliqué que la Suisse devait impérativement protéger son territoire contre les effets désastreux des nuisances susceptibles d'être engendrées par le flux, en augmentation constante des camions la traversant. Son système politique lui a permis, toutes ces dernières années, de prendre des mesures, dont les effets positifs, ont permis à la Suisse d'être le seul pays qui augmente la part du ferroviaire et surtout la maintient à un niveau très élevé par rapport aux autres : 66%. Ce système politique, très efficace, dont le schéma se résume au point suivant : une proposition de loi est présentée par une association de citoyens, après avoir recueilli un certain volume de*

signatures, au gouvernement fédéral Celui-ci l'accepte ou la refuse, dans le cas où elle est refusée, la proposition de loi est présentée au référendum du peuple.

Ce système a permis la taxation des poids lourds et l'incitation à l'utilisation du mode ferroviaire. Mais il apparaît insuffisant, car étant donné l'augmentation générale des échanges, le nombre de camions, traversant la Suisse ne diminue pas assez, en valeur absolue. En conséquence, d'autres mesures sont nécessaires, et l'on s'oriente vers l'utilisation du système «Bourse de Transit» (décrit ultérieurement) incitation/dé incitation dont l'effet vertueux peut vraiment faire la différence.

c)- M Angelo Tartaglia (département des sciences appliquées et de la Technologie Polytechnique de Turin) La politique italienne des transports à travers les Alpes : il constate d'abord qu'il est difficile de dire qu'il existe une politique des transports italiens à travers les Alpes, c'est-à-dire la poursuite cohérente des objectifs à long terme d'une analyse rationnelle des besoins et des contraintes du pays. Tout au plus il y a un saupoudrage de travaux qui ne font pas parti d'un cadre cohérent et moins encore d'une programmation de ressources à engager. Il constate ensuite que le volume total des échanges à travers les Alpes est stationnaire et peut être même à la baisse de niveau de 191 MT/an et qu'en particulier l'axe est-ouest Italie France est en baisse importante 39,7 MT en 2013 pour 48,3 MT en 2000, la part du ferroviaire baisse parallèlement de 10,7 MT à 3,7 MT les arguments qui expliquent ce décalage consistent à dire que le trafic nord-sud se maintient à un niveau élevé car il est constitué par des échanges importants de l'Europe vers les pays du sud ou asiatiques en plein développement à travers les ports européens de la Méditerranée, alors que le trafic est-ouest (Italie-France) relie des pays européens de niveaux assez semblables ce qui réduit les échanges, d'autant plus que le niveau de ces échanges est lié à l'augmentation de la vitesse de remplacement des marchandises, ce marché de remplacement ayant tendance, dans de nombreux cas, à être exploité par des pays lointains desservis par les ports en question.

De cette analyse découle la critique des investissements importants entre Lyon et Turin, ainsi que dans les nouveaux tunnels suisses, dont la gestion et l'amortissement risquent de devenir un passif à la charge de la communauté, avec une dette publique en augmentation, d'autant plus que les espoirs de transfert de la route vers le rail, espérés après la réalisation de ces grands ouvrages, ne se concrétiseront pas sans la mise en place de politiques appropriées, aucun pays ne le fait, sauf la Suisse.

d)- M. Karl Kraemer expert Thèse Polytechnique de Turin : la ligne Cuneo Nice une ressource sous-exploitée : Présentation d'une étude spécifique d'un projet intégré sur le territoire de la voie ferrée Cuneo Vintimille Nice : C'est un cas particulier que nous ne détaillerons pas dans ce compte-rendu.

Cette étude met en évidence l'énorme potentiel du territoire en raison de sa diversité et de la qualité des paysages de l'environnement histero-culturel, avec le grand avantage, rare pour un territoire alpin d'être traversé par une ligne de chemin de fer. Elle pourrait servir d'exemple pour les études concernant l'axe Nice Grenoble qui présente dans les Alpes du Sud des caractéristiques analogues.

e)- M. Andréa Wehrentennig : La situation des transports dans les Alpes Orientales : Cette étude constate que le trafic dans cette partie des Alpes entre l'Italie et l'Autriche, en fait Brenner et Tarvisio, implique le passage d'environ 3M de camions, beaucoup plus élevé qu'entre l'Italie et la France, et 3 fois plus important qu'entre l'Italie et la Suisse. Au total environ 13000 camions/jour, la répartition est de 45MT par la route et 19MT par le rail. Dans cette zone, aussi, les objectifs de transfert de la route vers le rail ne sont pas atteints et ne pourront pas l'être sans une révision totale de la politique des Etats sur les infrastructures misent en chantier, sur les réglementations, sur la définition des objectifs à atteindre, avec une participation plus active des niveaux régionaux et locaux.

f)- Wanda Bonardo (Cipra Italia) Le Livre Blanc avec objectifs ambitieux mais évanescents.

Elle constate que malgré les objectifs fixés la route reste le principal moyen de transport des marchandises et des passagers à travers les Alpes, seule la Suisse a obtenu des résultats positifs ; En conséquence le parlement européen remet en question la validité des politiques suivies pour le transfert du transport des marchandises vers le fer et se pose des questions sur la validité du réseau central RTET. La nouvelle direction envisagée est un abandon de tous les projets routiers qui favorisent le transit des véhicules lourds (Fréjus, Gothard) et de tous les projets ferroviaires sans politique d'accompagnement. Le cycle vertueux préconisé par la CIPRA pour l'Italie (déjà évoqué par M. Herman pour la Suisse) est basé sur un système d'incitation/dé incitation appelé «Bourse de Transit» Ce dispositif basé sur des mécanismes de marché a pour but d'encourager le transfert modal. Dans la pratique pour un passage donné on fixe un nombre maximal de droits de passage déterminé sur la base de l'état de l'infrastructure, des niveaux de pollution dans la zone traversée, d'autres moyens que la route sont également proposés (exploitation des capacités ferroviaires résiduelles sur des passages parallèles). Au-dessus d'un nombre maximum de droits déterminés les camions qui ne veulent pas emprunter le moyen ferroviaire payent des taxes supplémentaires plus importantes fonction des nuisances et des coûts qu'ils provoquent.

#### g)- nos observations

- La protection environnementale des passages alpins, leur saturation routière et donc la nécessité d'un transfert massif de la route vers le rail est un objectif commun accepté par tous.
- Le constat de l'inefficacité des politiques pratiquées par les différents Etats dans ce but est également reconnu par tous (avec une exception pour la Suisse). Tout le monde reconnaît également que les politiques actuelles ont plutôt un effet contraire et qu'il est urgent de modifier cette tendance.
- Pour la modifier l'essaimage des grands travaux actuels doit être supprimé et remplacé par une politique d'accompagnement type «Bourse de Transit» avec étude précise des échanges.
- L'analyse faite et acceptée pour les flux tendent vers un palier entre l'Europe et les pays d'Afrique et d'Asie

Par contre l'étude des échanges est-ouest en diminution (France Italie) par le Mont Cenis et le Mont Blanc ne tient pas compte du flux de transit entre Europe Centrale et Espagne passant uniquement par Vintimille. Il est lui en constante augmentation et n'a pas d'autre solution pour l'instant que la solution routière.

- Ce problème est mal connu des différents interlocuteurs et devra être expliqué.

#### h)- nos actions immédiates

- Après avoir souligné l'existence du problème de la saturation de Vintimille nous avons présenté à l'assemblée la nécessité d'inscrire au Livre Blanc le seul axe de transport ferroviaire direct entre l'Espagne et la plaine du Po. C'est-à-dire la Vallée de la Durance et le percement de Montgenèvre infrastructure en partie existante dont la réalisation peut être rapide et qui, en plus, favorisera les échanges interrégionaux. Nous avons confirmé notre demande par un courrier au président ITE.
- Au cours des échanges de conclusion avec les intervenants nous avons pris l'engagement de reprendre des contacts plus ponctuels pour préciser nos explications, avec éventuellement la mise au point d'une réunion d'ensemble en Terre Provençale sur ces sujets.

#### **B - Les réunions au fil des jours**

- 28 avril 2015 : Réunion à MARSEILLE avec SETIMONT, Général Huchon pour mise au point de nos futures actions
- 28 mai 2015 : Comité de ligne à LA BRILLANNE avec MM. J.Y. PETIT Vice-Président régional, le Directeur SNCF PACA et le Directeur SNCF TER PACA
- 29 et 30 mai 2015 : Réunion à CUNÉO organisée par ITE et différentes associations sur le thème : réponse à la consultation de l'UE pour la révision du Livre Blanc des transports.

#### **C – Les courriers du mois**

- 23 avril 2015 : Lettre à MM.GARCIN Président CC Forcalquier montagne de Lure et Daniel ALLUI Président CC : relance de la motion de soutien.
- 28 mai 2015 : Lettre à M. Christian ESTROSI Chef de file UMP des candidats aux élections régionales : Rappel de la nécessité de revoir la l'organisation des transports dans les Alpes.
- 1<sup>er</sup> juin 2015 : lettre à M. le Président d'ITE : demande d'inscription sur le Livre Blanc de la percée de Montgenèvre.

#### **D - Lien**

Pour approfondir le travail de M. Karl Kraemer des documents peuvent être téléchargés au lien suivant : <http://www.afpiemonte.it/afp/2015/02/05/studio-per-un-progetto-territoriale-sulle-ferrovia-cuneo-ventimiglia-nizza-2/>

**N.B.** : Adhérents : Assurez ALAS de votre fidélité en effectuant, si vous ne l'avez pas encore fait, le versement de votre cotisation 2015.

Chèque de 10€ à l'ordre d'ALAS à adresser au siège social centre Desmichels Mairie 04000 DIGNE LES BAINS

Nous vous remercions bien vivement, pour votre confiance, si vous êtes à jour de votre cotisation,