

Synthèse des problèmes du massif franco-italien

La C.A.F.I. a produit une étude détaillée et comparée sur toutes les nécessités relatives aux routes, autoroutes et lignes de transport ferroviaire qui concernent les territoires précités.

Cette étude a éclairé les fondements de la présente motion.

Parmi tous les problèmes importants soulignés par l'étude concernant les voies de communication franco-italiennes la C.A.F.I. a retenu, dans le souci d'indiquer aux deux gouvernements et à l'Union européenne les préoccupations des usagers, des entreprises, et d'une manière générale des régions concernées, comme prioritaires les problèmes suivants :

- au Nord, les axes du Fréjus et du Mont-Blanc et les connexions aux réseaux suisses ;
- au Sud, du Montgenèvre au littoral.

La C.A.F.I. inscrit également sa démarche dans le respect des populations des territoires concernés, populations de plus en plus soumises aux nuisances des transports du trafic routier, notamment du trafic routier lourd générateur de bruit, de pollution et de risques.

Ces préoccupations s'inscrivent dans le droit fil des prescriptions de la Convention alpine ratifiée par les gouvernements français et italien et par l'Union européenne.

Il en résulte des exigences opérationnelles qui ne peuvent être ni ignorées ni différées.

LES ALPES DU NORD

PROBLEMES ROUTIERS

Tunnel du Mont-Blanc

La C.A.F.I. constate avec satisfaction la réouverture du tunnel du Mont-Blanc et partage les objectifs fixés par les accords interétatiques franco-italiens d'un rééquilibrage des flux entre les deux tunnels des Alpes du nord dans le cadre de règles de circulation plus strictes sur l'arc alpin. La C.A.F.I. attache du prix à ce que les engagements pris par les Etats sur l'environnement et la sécurité, y compris pour les mesures de régulation, fassent l'objet d'une concertation organisée des deux cotés de la frontière avec les territoires concernés et leurs représentants.

Tunnel du Fréjus

L'actuel tunnel du Fréjus servi par deux autoroutes entre Turin – Bardonecchia et Modane - Chambéry approche de la saturation. Pour cela, la C.A.F.I. est pleinement d'accord pour que soient réalisés dans les délais prévus, par les deux gouvernements et les sociétés concessionnaires concernées, les travaux pour une galerie latérale afin d'améliorer toutes les conditions de sécurité établies après le désastre du Mont-Blanc par les deux gouvernements et l'Union européenne.

LES LIAISONS FERROVIAIRES

La C.A.F.I. souligne l'extrême importance que les études, les projets exécutifs et le début des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, ne subissent aucun retard.

La C.A.F.I. rappelle que la ligne Lyon-Turin s'insère dans le schéma européen des lignes à grande vitesse et dans les réseaux transeuropéens prioritaires adoptés par le Conseil européen d'Essen, en décembre 1994, qui constituent un élément essentiel de l'intégration économique de l'Union, ainsi que de la préparation à son élargissement.

Par ailleurs, la C.A.F.I. soutient la déclaration commune des collectivités françaises nord-alpines (Conseils généraux de l'Isère, de la Savoie, de la Haute Savoie et le Réseau de Villes) adoptée le 20 septembre 2002 à Annecy (en annexe).

La C.A.F.I. demande l'aménagement à brève échéance du tunnel fret prévu sous la Chartreuse qui permettra d'accroître les quantités de fret dont l'acheminement est prévu par le tunnel ferroviaire du Fréjus et sollicite la mise en œuvre du protocole du 19 mars 2002 et du volet ferroviaire du XIIème contrat de plan notamment en ce qui concerne l'engagement immédiat des travaux d'aménagement de la ligne ferroviaire du sillon alpin, y compris son raccordement à la ligne grande vitesse du sud-est et du Lyon-Turin.

En ce qui concerne la réalisation de la ligne Lyon-Turin, la C.A.F.I. prend acte très positivement, de la demande avancée par les provinces du sud Piémont, de Savona et d'Imperia et par le comité de pilotage des traversées alpines de Cuneo afin que le Lyon-Turin ne constitue pas un simple passage par Turin, impliquant une nouvelle exclusion des provinces de la Ligurie et des relations avec Nice.

Elle demande aussi au Gouvernement italien et à R.F.I. (Réseau Ferroviaire Italien) de prévoir la connexion entre le Lyon-Turin et les chemins de fer existants qui relient Turin avec Asti, Alessandria, Savona, Cuneo, Nice, Imperia et Aoste.

LES AUTRES LIAISONS ROUTIERES

La C.A.F.I. souhaite la réalisation rapide des travaux suivants:

- le désenclavement routier du Chablais ;
- l'autoroute Annecy-Genève (A 41);
- le contournement autoroutier de Chambéry ;
- la rocade Nord de Grenoble ;
- l'autoroute A51 (Col du Fau – La Saulce).

LES ALPES DU SUD

Les Alpes franco-italiennes constituent un tout et la C.A.F.I. a constaté, au cours des études, le manque de flexibilité de flux des transports dans l'ensemble du massif franco-italien et en particulier ceux qui concernent les Alpes du Sud entre le Montgenèvre et le littoral et les relations de ces territoires avec les Alpes du Nord.

La C.A.F.I. note à ce propos comme prioritaires les questions suivantes, routières et ferroviaires, du Montgenèvre au littoral.

LIAISONS FERROVIAIRES

La C.A.F.I. note que les problèmes ferroviaires concernant les Alpes du Sud sont importants pour l'ensemble du développement de la " région euro-alpine " qui, de fait, se constitue à travers la collaboration des départements français et italiens, surtout en connexion avec la nouvelle ligne européenne Lyon-Turin.

La nouvelle liaison Lyon-Turin :

- A. est une occasion décisive pour mieux connecter : la Vallée de Suse, et le Piémont, avec Briançon, la vallée de la Durance et Marseille, en créant une ligne ferroviaire adéquate sous le Montgenèvre avec une plate forme de chargement multimodal à l'est de Gap. Ce projet a été acté par le Sommet franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001;
- B. elle peut changer structurellement les relations avec le Piémont sud, l'est du littoral français et Nice, la côte ligure. A ce propos non seulement on a discuté, récemment, d'une importante proposition de liaison ferroviaire moderne entre Turin et Nice mais on envisage aussi la possibilité d'une solution ferroviaire ou mixte du tunnel du Mercantour. Mais entre temps, il est important de réaliser les interventions immédiatement possibles et en mesure de bien connecter le Lyon-Turin avec :
- la ligne Turin-Fossano-Savona (dont le port est en plein essor en ce qui concerne les denrées agro-alimentaires et les produits énergétiques). Cette ligne nécessite une intervention majeure entre Ceva et San Giuseppe de Cairo; la réalisation de cette intervention soulagera remarquablement le trafic commercial de l'autoroute côtière favorisant ainsi l'accès du trafic en provenance de l'est vers Imperia, Vintimille et Nice.
 - La liaison ferroviaire Turin - Fossano - Cuneo - Vintimille - Nice qui est une ligne de très grands intérêts et potentialités. Cette ligne nécessite trois interventions urgentes: la première (déjà programmée) concerne le doublement entre la ligne Fossano et Cuneo ; la seconde concerne l'électrification du tronçon ferroviaire dans la vallée de la Roya ; la troisième concerne l'amélioration de l'intersection entre la ligne Genova - Vintimille - Nice et en évitant la rupture de charges dans la gare de Vintimille par la réalisation d'un épi ferroviaire vers Menton et Monaco.
On souligne l'exigence de révision de l'ensemble de la ligne côtière entre Sanremo et Montecarlo (déplacement en amont).
Tout ceci concerne les liaisons avec le " Ponente ligure ", mais il faut souligner le grand intérêt pour le Piémont et la vallée de la Roya de la liaison entre Breil-sur-Roya et Nice (des travaux d'amélioration, de mise en sécurité et d'amélioration sont en cours d'exécution sur cette ligne) qui représente deux aspects fondamentaux : le premier concerne les communications directes et régulières qui peuvent desservir toutes les populations de la frontière italienne, de la vallée de la Roya, de la Bévéra, et la vallée du Paillon avec le chef lieu du département : Nice ; le deuxième concerne la priorité absolue de la liaison directe entre le Piémont et la ville de Nice soit avec des trains passagers modernes et adéquats, soit à travers les initiatives déjà remarquablement assumées par la S.N.C.F. et le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur pour initier des liaisons touristiques avec des arrêts dans des lieux pittoresques et attractifs, desservant ainsi de nombreux clients de la Côte d'Azur vers l'intérieur du Pays Niçois. Toutes les interventions nécessaires sur les lignes vers Nice sus décrites doivent maintenir un caractère unitaire. D'autre part, la ligne dès sa conception et sa réalisation a prévu avec beaucoup d'anticipation ces deux tronçons qui sont complémentaires et indispensables.

PROBLEMES ROUTIERS

1. Le col du Montgenèvre

Le problème de la liaison de la RN qui relie la vallée de Susa et la vallée de la Durance à travers le col du Montgenèvre doit être envisagé, dans les meilleur délais, par la réalisation urgente de l'amélioration de la

traversée du Montgenèvre avec la tranchée couverte sous les habitats de Montgenèvre et de Clavière et la mise en sécurité, urgente, de la RN du col de Montgenèvre sur le versant français.

2. Le Col de Larche

La C.A.F.I. constate avec une vive préoccupation que le manque de traversées alpines adéquates provoque une sur-utilisation des traversées traditionnelles des cols alpins. C'est le cas du col de la Maddalena (Larche) qui unit la vallée de la Stura à travers la SS21 avec la vallée de la Durance à travers la RD900 du Département des Alpes de Haute-Provence. Pour cette traversée alpine, le côté italien, a prévu l'engagement dans le plan triennal de l'ANAS de 52 millions d'euros pour la mise en sécurité du col à travers la construction d'une imposante série de paravalanches.

Toutefois les conditions insupportables du trafic transfrontalier et intérieur de la vallée italienne (450 poids lourds par jour) ont obligé l'ANAS à prévoir la construction de la déviation de Demonte-Aison et Vinadio en utilisant une partie des fonds déjà établis pour la réalisation des paravalanches.

La C.A.F.I. souhaite que le Gouvernement italien complète les travaux dans les meilleurs délais.

Sur le versant français, la route d'accès au col est une route départementale qui est menacée par le risque d'un énorme éboulement à la confluence du col de Larche et de la vallée de l'Ubaye.

Le Département des Alpes de Haute-Provence, avec beaucoup d'efforts financiers, a établi un système de surveillance électronique qui permet la détection des éboulements et des risques. Par ailleurs, plusieurs difficultés subsistent sur l'itinéraire d'accès de la vallée de l'Ubaye depuis l'échangeur autoroutier de La Saulce (A51) dont la déviation de Barcelonnette.

Il est nécessaire de ne pas interrompre l'itinéraire et la vie touristique et économique dans les stations de sports d'hiver. Il faut d'ailleurs noter que ce problème de col de Larche est de dimension intergouvernementale.

3. La C.A.F.I. rappelle la nécessité de poursuivre l'autoroute A 51 entre La Saulce et le col du Fau qui s'inscrit pleinement dans les axes de communication entre l'Italie et la France par l'accès à l'Ubaye et à la Durance.

4. La nouvelle traversée alpine du Mercantour

La réalisation d'une nouvelle traversée alpine sous le Montgenèvre revêt un caractère autonome par rapport à celle des Alpes du Sud, entre Cuneo et Nice (Mercantour), toutefois la C.A.F.I. prend acte positivement que les départements frontaliers des Alpes du sud ont en cours de construction un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) pour promouvoir les deux traversées alpines et pour constituer la base d'un "promoteur" de construction et de gestion des traversées.

5. **Construction du nouveau tunnel de Tende** en pleine application des accords souscrits par les deux gouvernements au cours des cinq derniers sommets franco-italiennes. Il s'agit - étant donné les accords déjà en cours entre les administrations de l'ANAS du Piémont et la D.D.E. des Alpes-Maritimes, de produire le projet définitif du nouveau tunnel de Tende avant la fin 2002.

Du côté français le CETU et le CETE travaillent déjà au projet sur la partie française. Sur le versant italien, il faut que les deux millions d'euros inscrits dans la loi de finance 2001/2002 par le gouvernement italien soient utilisés dans les plus courts délais afin qu'ils ne soient pas réabsorbés dans les résidus budgétaires début 2003. On demande aux deux gouvernements d'inscrire dans le plan budgétaire triennal 2003 -2004 - 2005, les crédits nécessaires, compte tenu que dans ce délai, l'ouvrage pourrait être mis en service avec des bénéfices importants pour les populations intéressées et le tourisme en vue du rendez-vous des Jeux olympiques d'hiver de Turin 2006.

En corollaire, les deux gouvernements doivent aussi améliorer les voies d'accès.

La C.A.F.I. prend acte que du côté italien des travaux sont en cours sur trois lots entre Roccavione et Cuneo qui constitue une déviation par rapport à l'agglomération de Borgo San Dalmazzo avec les crédits en partie déjà établis dans le plan triennal et les projets mis au point par la Province de Cuneo et l'ANAS de Turin.

Sur le versant français, il est nécessaire que le gouvernement continue l'effort entrepris avec la Région Provence Alpes Côte d'Azur et le Conseil Général des Alpes-Maritimes pour mettre en sécurité la RN 204 et faciliter la circulation par la réalisation de plusieurs tunnels. En ce qui concerne la partie finale, vers Vintimille, de la route d'accès au Col de Tende (SS 20 côté Ligure), le contrat de plan entre la Région Ligurie et le Gouvernement italien ont déjà prévu la liaison entre la SS20 au niveau de Trucco et l'autoroute de la côte. L'effort qui devrait être accompli par le Gouvernement italien et la Région Ligurie consiste à améliorer en amont la SS20 entre Olivetta et Fanghetto.

La C.A.F.I. croit de son devoir de noter un problème complètement italien et déjà, en partie, en cours de solution qui concerne la route nationale SS28 entre le Piémont sud et Imperia. L'accord entre la Région Ligurie et le Gouvernement italien a prévu la réalisation du tunnel du col de Nava entre Cantarana et Armo. La C.A.F.I. souhaite que cette réalisation et l'amélioration de la SS28 soient réalisées dans les délais prévus parce que tout cela confère à l'ensemble du massif alpin franco-italien la flexibilité de relation déjà évoquée.

LES PROBLEMES DU LITTORAL

La C.A.F.I. considère la solution des problèmes du littoral entre la côte italienne et la côte française décisive pour améliorer les relations entre tout l'arc des côtes littorales de l'Ouest italien avec le Sud de la France et la péninsule ibérique.

La problématique des déplacements transfrontaliers sur le littoral se décline essentiellement sur quatre constats :

- un flux à grande distance majeur : le poste frontière de Vintimille est le plus important point de passage France-Italie, tant en voitures de tourisme qu'en véhicules de fret. La croissance des flux poids lourds est très importante.
- des flux locaux transfrontaliers, notamment tourisme et travail, très élevés
- une coexistence, de part et d'autre de la frontière, de ces flux avec les déplacements urbains (de Cannes à Menton et de Vintimille à Imperia) connaissant des difficultés de circulation croissantes en périodes de pointe horaire ou saisonnière.
- une rareté de l'espace disponible et un rejet de l'opinion rendant de plus en plus difficile la création d'infrastructures nouvelles.

En ce qui concerne les trafics locaux, les collectivités ont maintenant pris conscience qu'un transfert massif vers les modes collectifs était incontournable, mais cette politique de transports collectifs nécessite des infrastructures (tramways, troisième voie SNCF, doublement de la voie FS) qui ne seront en place que dans 5 à 10 ans. D'autres outils sont également à l'étude, mais qui sont mal cernés sur les plans institutionnel, juridique et financier :

- le cabotage maritime entre Imperia et Nice
- la continuité des circulations ferroviaires locales de Cannes à Imperia

Pour les flux voyageurs à grande distance, la qualité du service ferroviaire en terme de temps de parcours surtout, n'est plus compétitive face à l'avion et face à l'automobile. Il est indispensable que ces temps de parcours entre la frontière et les deux capitales de régions Marseille et Gênes soient inférieurs au temps normal en voiture,

c'est-à-dire deux heures. Seuls des aménagements de tronçons nouveaux pour la grande vitesse permettent d'atteindre cet objectif.

Enfin, pour le fret, et dans l'attente de la liaison Lyon Turin qui captera une partie des flux Italie-Espagne, la saturation de l'espace ferroviaire n'autorise qu'un transfert très limité de ces flux sur l'axe littoral. Seul le recours à un développement massif des flux maritimes entre les grands ports émetteurs ou récepteurs de l'Ouest de la Méditerranée paraît susceptible d'enrayer la croissance du fret routier. Cette politique est d'une envergure sortant des attributs de la CAFI et seule une action au niveau européen permettrait de développer cet objectif.

Il est en tous cas certain que des actions doivent être entreprises d'urgence : si l'autoroute, qui présente dans de nombreuses sections un profil alpin, venait à être fermée pour une longue période, quelle qu'en soit la raison, les conséquences sur les flux transfrontaliers seraient incalculables car non seulement les autres franchissements alpins seraient immédiatement saturés, mais c'est toute l'activité des régions reliées par cet axe qui serait atteinte.