



Gap, le 5 août 2015

Le Président,

Aux Députés de
Provence Alpes Côte d'Azur.

Objet : Surtaxe poids lourds sur le réseau autoroutier régional pour le financement de la LGV Lyon-Turin

Monsieur le Député,

Deux articles parus au Dauphiné Libéré du 14 juillet 2015 et dans Le Monde du 15 juillet 2015, font état, d'un rapport remis au Premier Ministre Manuel Vals par le Sénateur de Savoie, Michel Bouvard, et le Député de l'Isère, Michel Destot, rapport qui préconise un surpéage réservé aux camions qui emprunteront les autoroutes alpines des régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Deux taux seraient alors retenus, à savoir + 10% sur les autoroutes des Alpes du Nord et + 15 % sur les autoroutes des Alpes du Sud, avec une progression de +2 % à + 3 % par an sur cinq ans.

Considérant :

- que ce projet de LGV Lyon-Turin contribuera encore un peu plus à l'enclavement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, tenue à l'écart des grands axes de transit européens, car ce nouveau tunnel conduira à l'abandon de la desserte TGV de Oulx et aggravera d'autant les possibilités d'accès aux stations des Alpes du Sud,
- que le projet de liaison ferroviaire entre Marseille et Turin via le Val de Durance et le Montgenèvre, en attente d'un débat public, doit bénéficier d'une quote-part équitable de ce financement,
- que le département des Hautes-Alpes et plus largement les Alpes du Sud ne peuvent se contenter d'assister à une dégradation continue de leurs dessertes ferroviaires tout en contribuant au seul financement du doublement de la LGV Lyon-Turin et il en va de la pérennité des entreprises du secteur du tourisme, le premier secteur d'activité des Hautes-Alpes,
- qu'une telle surtaxe ne doit concerner que le transit international, excluant les transporteurs régionaux mis à mal par une forte concurrence internationale,
- que la nouvelle politique des transports mise en œuvre par les autorités suisses a donné lieu, comme annoncé, à un effondrement du transit transeuropéen sur l'axe ferroviaire Lyon-Turin depuis 2009, le tunnel actuel du Mont-Cenis, mis récemment aux normes GB1, n'étant plus utilisé que par des flux locaux, avec un total, tous flux confondus, descendu au-dessous de 4 Millions tonnes, alors que sa capacité a été portée à 20 Millions tonnes, à la suite d'investissements très importants,

.../...

Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel du Montgenèvre

Adresse postale : 16, rue Carnot • BP6 • 05001 GAP Cedex

Tél. 04 92 56 56 01 • Fax 04 92 56 56 56 • e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr

www.setumont.eu

- que le tunnel du Mont-Cenis est en mesure d'absorber la quasi totalité du trafic des deux tunnels routiers, Mont Blanc et Fréjus réunis (soit 21,5 millions de tonnes/an) d'autant que les trafics diminuent régulièrement depuis plus de 15 ans, améliorant ainsi au fil des années la capacité disponible du tunnel du Mont Cenis, même dans l'hypothèse théorique où il absorberait la totalité du trafic des deux tunnels routiers,
- que **les Alpes du Nord, d'autre part, disposent déjà de trois tunnels pour accéder directement à la plaine du Pô**: deux routiers (Fréjus et Mont Blanc) et un ferroviaire (Mont Cenis) tandis que **les Alpes du Sud ne disposent encore d'aucun tunnel pour accéder à la plaine du Pô et à l'Italie du nord, premier partenaire économique des Alpes du Sud et de la région Provence Alpes Côte d'Azur,**
- que le désenclavement des Hautes-Alpes, département le plus enclavé de France selon la DATAR (DIACT) et donc officiellement constaté, ne peut résulter dans le prolongement de la RN 94 en direction de l'Italie, que d'un tunnel transalpin (question et réponse à l'Assemblée nationale des 29 et 30 janvier 2008)

il est inconcevable d'accepter que le réseau autoroutier de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur contribue, et contribue plus encore que le réseau autoroutier de la région Rhône-Alpes, au financement du seul projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin de la Région Rhône-Alpes.

Ce projet, situé sur un axe nord-sud, doit être financé par l'ensemble du réseau autoroutier des régions desservies par la LGV Lyon-Turin, parce que situées dans son prolongement : il en va ainsi de toutes les régions situées au nord de la région Rhône-Alpes, dont la région l'Île de France. Le réseau autoroutier de la région Provence Alpes-Côte d'Azur n'a pas à contribuer au financement d'un projet auquel une forte proportion de son territoire, dont l'ensemble des Alpes du Sud, n'aura pas directement accès, si la liaison du Val de Durance via le Montgenèvre n'est pas financée et construite simultanément. Il n'existe aucune raison pour que les Alpes du Sud participent au financement d'un quatrième tunnel pour les Alpes du Nord, alors que le financement de leur premier tunnel, via le Montgenèvre, n'est pas encore officialisé.

Quoiqu'il en soit, **une éventuelle implication financière du territoire régional Provence Alpes Côte d'Azur devra prioritairement prendre en compte l'aggravation de l'enclavement des territoires de la haute vallée de la Durance, créé artificiellement par la réalisation éventuelle du projet Lyon-Turin.** Si le tunnel sous le Montgenèvre n'est pas mis en service au plus tard simultanément avec le tronçon transfrontalier du projet Lyon-Turin, la raréfaction, voire la suppression, de la desserte TGV de la gare d'Oulx devra donner lieu à une forte compensation à la hauteur des graves préjudices induits, humains et économiques."

J'espère que ce courrier retiendra toute votre attention,

et vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'expression de ma considération distinguée.

PJ : 2

Maurice BRUN,

