



Syndicat mixte d'Etudes pour le Tunnel du Montgenèvre (Setumont)

REPONSE A LA CONSULTATION PUBLIQUE POUR LA STRATEGIE DE L'UNION EUROPEENNE POUR LA REGION ALPINE (SUERA)

CONTEXTE :

Setumont partage l'objectif global de la stratégie européenne pour la région alpine (SUERA) qui est de promouvoir une prospérité durable dans les Alpes, en stimulant leur compétitivité et leur capacités d'innovation, en améliorant leur connectivité, en préservant et valorisant leur patrimoine naturel et culturel.

Setumont estime que, pour les Alpes du Sud, territoire encore aujourd'hui fortement enclavé, le domaine prioritaire est de "garantir accessibilité et connectivité pour tous les habitants de la région alpine".

Cette contribution de Setumont cible la réflexion sur son domaine de compétence : la problématique "Mobilité-Transports" dans les Alpes du Sud et notamment celle du désenclavement de ce territoire par la réalisation prioritaire du maillon manquant transfrontalier permettant d'assurer la connexion entre le réseau ferroviaire français du val de Durance et le réseau italien du Piémont.

SECTION 1. INFORMATIONS GENERALES

1 - Veuillez préciser à quel titre vous remplissez ce questionnaire

Maurice Brun : Président du Setumont, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes Alpes, Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale Provence Alpes Côte d'Azur ;

2.- Indiquez votre nom et, le cas échéant, le nom de votre organisation

Le Syndicat mixte d'études pour le tunnel du Montgenèvre (Setumont) a été créé en 1988.

Ce syndicat mixte est chargé de proposer une percée alpine dans les Hautes-Alpes permettant de désenclaver les Alpes du Sud en reliant le val de Durance à l'Italie par un tunnel ferroviaire.

Setumont rassemble autour de ce projet le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale Provence Côte d'Azur, les Chambres de Commerce et d'Industrie des Hautes-Alpes, de Marseille Provence, des Alpes de Haute-Provence, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hautes-Alpes, le Conseil Général du département des Hautes-Alpes, les communes de Marseille, de Gap, de Briançon, de l'Argentière-la-Bessée, de Montgenèvre et de Val des Près.

3.- Si votre organisation est enregistrée dans le Registre de Transparence, merci

Sans objet.

4. Merci d'indiquer votre pays de résidence

France

5. Merci d'indiquer votre adresse mail

Responsable projet : Maurice Brun : Président du Setumont, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes Alpes m.brun@hautes-alpes.cci.fr.

6. Quel est votre niveau d'information sur la stratégie de l'Union européenne pour la région alpine?

Bien informé pour les Alpes du Sud et notamment très bien informé pour la problématique "Transports-Mobilité"

7. Quel est votre niveau d'information sur les stratégies macro-régionales de l'Union européenne ?

Bien informé

SECTION 2. QUESTIONS GENERALES

1. - *Selon vous, quels sont les principaux domaines sur lesquels la coopération doit être encouragée en vue de valoriser davantage le potentiel de la région alpine et qui ne peuvent actuellement pas être traités de manière efficace ?*

Les trois grands domaines d'action retenus pour la SUERA sont particulièrement pertinents. Setumont estime que, pour les Alpes du Sud, le domaine prioritaire est de "garantir accessibilité et connectivité pour tous les habitants de la région alpine".

Dans ce domaine, Setumont approuve sans réserve l'avis des autorités européennes selon lequel le transport est essentiel à une économie européenne efficace et que les régions d'Europe mal desservies ne pourront pas se développer.

L'économie des Alpes du Sud, en particulier, bénéficie d'un potentiel économique qui serait largement renforcé par une amélioration des échanges commerciaux avec l'Italie voisine et avec les pays européens dans leur ensemble. Les Alpes du Sud comptent 620 000 lits touristiques et plus de 30 stations de sports d'hiver et stations thermales représentant 35 millions de nuitées touristiques par an, dont 10 % seulement sont induites par une clientèle étrangère. Il conviendrait de porter ce taux à 30 % afin de pérenniser l'économie touristique des Alpes du Sud et maintenir ou renouveler les équipements existants.

Les activités industrielles ou artisanales, sont également en attente d'une desserte ferroviaire leur permettant d'accéder aux marchés des autres régions alpines : ainsi, la filière bois, qu'il s'agisse du bois destiné à la construction ou du bois-énergie, soit près de 400 entreprises dans les Alpes du Sud, génère régulièrement le transit de camions à fortes charges dans le col du Montgenèvre.

Setumont confirme que, parmi les problèmes majeurs à résoudre à l'échelle de l'UE, le premier concerne les chaînons manquants, notamment aux tronçons transfrontaliers, qui constituent un obstacle majeur à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au sein des États membres, entre eux et avec leurs voisins.

Par ailleurs, le manque de capacité, voire d'offre, multimodale des nœuds de communication empêche d'exploiter suffisamment le potentiel du transport multimodal et sa capacité à éliminer les goulets d'étranglement au niveau des infrastructures et à combler les chaînons manquants.

2. - *Quels sont les principaux défis et préoccupations/obstacles à surmonter pour les traiter avec succès ?*

Désenclaver, humainement et économiquement, les Alpes du Sud en réalisant la liaison ferroviaire France-Italie par le val de Durance et le tunnel du Montgenèvre. La **percée ferroviaire sous le Montgenèvre** élimine l'obstacle du **chaînon manquant** au bénéfice des voyageurs, du ferroutage et du fret et offre une ouverture de ce massif vers les autres territoires alpins et européens.

Cette liaison allègera considérablement le trafic en transit des poids lourds qui sature Vintimille et l'ensemble des axes du littoral méditerranéen français.

3. - *Quelles sont les politiques les plus pertinentes ? Quelles politiques (de l'UE) doivent être prioritairement mobilisées ?*

Il s'agit de mettre en œuvre les décisions officielles préconisant de réaliser en urgence la

percée ferroviaire sous le Montgenèvre :

- pour mémoire, le **traité de paix franco-italien du 10 février 1947** qui, dans son article 8, prévoit "l'établissement d'une liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche", dernière clause du traité dont la mise en œuvre n'a toujours pas commencé;

- la décision des autorités gouvernementales, françaises et italiennes, au **sommet de Périgueux, le 27 novembre 2001**, qui confie à la Commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud la mission de faire "des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre", mandat qui, jusqu'à présent, semble ne pas avoir encore été pris en compte par la CIG;

- **l'accord franco-italien du 3 décembre 2003** entre la Province de Turin et le Conseil Général des Hautes Alpes, qui précise les objectifs de cette liaison ferroviaire, notamment "avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du Briançonnais (...), depuis Milan, Turin, Paris, Lyon, et la mise en place d'une liaison TER Marseille-Turin" et "avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la Méditerranée, le transport de convois de fret depuis Marseille et l'Espagne vers Turin et les Pays de l'Est";

- **l'expertise du rapporteur européen Philipp Charles Bradbourn en février 2004**, conclut à la nécessité de compléter, dès 2015, le projet prioritaire de la plaine du Pô par la liaison Marseille-Turin, via le tunnel du Montgenèvre, afin "d'assurer un réel désenclavement des régions frontalières et de la vallée du Rhône" et permettre "de développer une nouvelle plateforme intermodale de transports à partir de Marseille";

- le **Schéma Interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes (SIADMA), en 2006**, souligne la nécessité de réaliser le tunnel sous le Montgenèvre. La décision du Comité de Massif demande que le tunnel du Montgenèvre soit inclus dans le corridor 5 du réseau de transport européen ;

- **la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône (DTA 13)**, décret en Conseil d'État publié en **mai 2007** après 9 années de travaux (1998-2007), place la liaison ferroviaire val de Durance – Italie, via le tunnel du Montgenèvre, en position prioritaire 1.1.1 (= Urgence 1 de la Priorité 1 de l'Objectif 1). Ses orientations sont prescriptives et devraient, logiquement, constituer la feuille de route des services officiels en responsabilité de ces dossiers

4. - *Selon vous, comment la SUERA pourrait-elle améliorer les capacités de la région alpine pour faire face aux enjeux communs et saisir pleinement les opportunités ?*

- Rattraper les retards accumulés depuis plusieurs décennies par les territoires alpins de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en matière d'infrastructures de transports ferroviaires, en particulier transfrontalières avec l'Italie ;

- Remettre le mode ferroviaire en situation de répondre aux besoins de déplacements de personnes et de transports de marchandises, notamment en ce qui concerne les transits ouest-est, c'est à dire Espagne/France/Italie, et au-delà vers les pays de l'Europe centrale et orientale (PECO).

5. - *Selon vous, quels bénéfices peut retirer l'Europe de la mise en œuvre de la SUERA ?*

Cette stratégie doit accélérer la concrétisation des objectifs portés par l'UE.

Concernant le domaine d'intervention de Setumont, les avantages se trouveront dans le désenclavement humain et économique des Alpes du Sud, la réduction des transits routiers, une baisse des émissions de CO2, ainsi qu'une plus grande sécurisation des transports.

Cet objectif est en cohérence avec la volonté de progression des échanges en Europe, le rôle assigné au GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) comme porte de la Méditerranée et le développement des pays de l'Europe centrale et orientale grâce à une connexion renforcée.

Le Massif des Alpes du Sud offre un potentiel touristique et économique sous exploité en raison d'un fort isolement, tout en étant situé à la confluence de trois régions parmi les plus dynamiques en Europe : la Région Rhône-Alpes, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Piémont italien.

SECTION 3. PORTEE ET OBJECTIFS DE LA SUERA

Pour répondre aux questions suivantes, notez bien que les actions ou projets proposés doivent (a) concerner la région alpine ;

- (b) avoir un impact positif pour les citoyens, les entreprises et l'environnement ;
(c) être réalisables à court ou à moyen terme.

1. Selon vous, quels sont les principaux objectifs sur lesquels la SUERA devrait se concentrer ?

Pilier 1 - Encourager la croissance durable et promouvoir l'innovation dans les Alpes : de la théorie à la pratique, des centres de recherche aux entreprises.

- **Structurer et renforcer les plateformes de coopération existantes et à venir**
- **Développer des chaînes de valeur ajoutée alpines**
- **Renforcer les compétences et les qualifications de la main d'œuvre alpine**

Pilier 2 - La connectivité pour tous : vers un développement territorial équilibré grâce à des modèles de mobilité, des systèmes de transport, des infrastructures et des services de communication respectueux de l'environnement

- **Promouvoir l'intermodalité (réseau de transport mieux connecté) et l'interopérabilité (compatibilité technique) pour les passagers et encourager l'utilisation des transports en commun**
- **Promouvoir l'intermodalité et l'interopérabilité pour le transport de marchandises**
- **Promouvoir le transfert modal pour réduire l'impact négatif du transport**

Pilier 3 - Assurer la durabilité dans la région alpine : préserver le patrimoine alpin et promouvoir l'utilisation durable des ressources naturelles et culturelles.

- **Assurer la connectivité écologique dans la Région alpine, entre les Alpes du Sud et les territoires voisins**
- **Encourager l'efficacité énergétique, notamment dans les secteurs de la construction et de la mobilité**
- **Développer des réponses régionales aux changements climatiques et démographiques**

2 - Avez-vous d'autres propositions ?

3 - Parmi ces objectifs, quels sont ceux qui ne peuvent être atteints dans les conditions actuelles et qui pourraient l'être grâce à une approche macro-régionale intégrée ?

Surmonter les difficultés actuelles entravant la réalisation du maillon ferroviaire manquant transfrontalier Val de Durance/Italie.

4 - Veuillez indiquer des actions ou des projets concrets (au niveau européen, national, régional ou local) qui pourraient contribuer à atteindre les objectifs de SUERA à court ou moyen terme ?

Pilier 1 /

Action/projet 1 Croissance durable et promouvoir l'innovation

Il est à noter que la France, comme l'Italie ont été mises en demeure par la Commission européenne quant au non-respect des règles en matière de qualité de l'air, notamment dans la région de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les transports routiers internationaux en transit sont une des sources importante de pollution, il est donc urgent d'améliorer l'offre de report modal pour le transit dans les Alpes du Sud.

Pilier 2 /

Action/projet 2 Connectivité pour tous

Concernant les Alpes du Sud, le nombre de points de passage ferroviaires et le niveau de service entre la France et l'Italie sont aujourd'hui totalement inadaptés aux enjeux de mobilité de l'espace sud alpin et de l'Europe, particulièrement pour la région Provence Alpes Côte d'Azur, dont l'Italie est le premier partenaire économique au sein de l'UE.

La mise en place d'une politique des transports efficace et durable passe par la promotion de l'intermodalité, de l'interopérabilité (compatibilité technique des réseaux de transport) et, pour les passagers, de l'encouragement à l'utilisation des transports collectifs.

Il faut **accélérer les études du projet de tunnel ferroviaire du Montgenèvre** en convergence avec l'aménagement des lignes ferroviaires de desserte amont et aval.

Ce projet est la meilleure opportunité pour réaliser le **maillon manquant du franchissement au sud du massif alpin**.

Il implique également de réaliser la **connexion à Cavaillon - Cheval-Blanc de la ligne ferroviaire du Val de Durance** avec la LGV Méditerranée et la voie classique nord-sud vers Salon-de-Provence et Miramas pour permettre l'amélioration des dessertes marchandises et des services voyageurs.

Pilier 3 / durabilité dans la région alpine

Action/projet 1: « Itinérances alpines et environnement »

Électrification de la ligne ferroviaire du Val de Durance en anticipation de la percée sous le Montgenèvre

QUESTIONS PROPRES A CHAQUE PILIER

Pilier 1 / Croissance durable et promouvoir l'innovation

6- *Quels sont les principaux obstacles à la mobilité du travail, des étudiants et des idées dans la région alpine ?*

L'offre en matière de transports collectifs est peu adaptée pour permettre la mobilité du travail, des étudiants et des scolaires. Cette situation est aggravée par l'enclavement des Alpes du Sud vis à vis de sa frontière italienne.

7- *Quels sont les principaux défis à relever pour que la région des Alpes reste compétitive à l'avenir ?*

Il est impératif de répondre aux obstacles précédemment cités par l'adaptation de l'offre de transports collectifs et le percement du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre.

Pilier 2 / connectivité pour tous

8- *Quels sont les principaux défis à relever pour la région alpine, en termes de connectivité ?*

En premier lieu, connecter les réseaux italiens et français en réalisant la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Cette infrastructure participe à une démarche globale de mobilité durable en permettant une intermodalité pour les voyageurs et le fret, donc la limitation des déplacements automobiles et du trafic PL.

Pilier 3 / durabilité dans la région alpine

9- *Quels sont les principaux défis à relever pour assurer la durabilité au sein de la région alpine ?*

Se mettre en situation d'atteindre les objectifs de l'UE : offrir la possibilité de déplacements avec des transports collectifs propres et efficaces comme le prévoient les documents émanant de l'UE (Livre blanc)

SECTION 4. PRINCIPES DE CONCEPTION ET DE MISE EN OEUVRE

1- *A votre avis, pourquoi les mécanismes de coopération transfrontalière en place dans la région alpine doivent être améliorés ? Quels sont les obstacles à la coopération qu'une stratégie macro-régionale permettrait de surmonter ?*

La stratégie macro-régionale peut permettre de créer et de pérenniser des réseaux de coopération utile pour répondre aux appels d'offre européens. Elle peut contribuer à la création ou au renforcement de gouvernance territoriale transfrontalière utile pour les Alpes du Sud voire de création d'entité administrative transfrontalière (GECT, ...) en instaurant des habitudes de travail régulières.

Constatant l'insuffisante utilisation des procédures européennes, Setumont estime souhaitable

le développement d'un GECT (Groupement européen de coopération territoriale) pour la liaison Val de Durance-Italie dont les bases ont été énoncées par le traité franco-italien du 15 septembre 1947 et confirmées au cours des dernières années par les nombreuses décisions officielles citées supra.

2- Comment gérer la coordination entre les différentes politiques (de l'UE, nationale, régionale) ? Quelles structures de gouvernance faut-il envisager dans la région pour assurer la coordination la plus efficace entre les intervenants concernés ?

Une conférence (annuelle ou biannuelle) pourrait être créée et dotée d'un secrétariat technique organisant les rencontres sur le plan logistique et technique ainsi que les productions thématiques avec les acteurs de terrain. Il importe de se mettre en situation de développer une meilleure concertation avec les parties prenantes citoyennes, tenir compte de toutes les expertises et favoriser la coopération des acteurs associatifs et institutionnels.

3- Quels sont les acteurs clés à mobiliser pour améliorer la coopération et la coordination dans la région alpine au cours des prochaines années ? Qui doit être le garant final de l'atteinte des résultats dans le cadre de la nouvelle stratégie et quels pourraient être les principaux décideurs ?

Les acteurs clés sont :

- les élus, notamment ceux des régions ;
- les organisations professionnelles ;
- les associations ;
- les réseaux d'experts et les chercheurs, y compris ceux relevant du monde associatif et reconnus dans leur domaine.

Principaux décideurs : États et Régions (Représentants des gouvernements et Présidents)

4- Autres commentaires