

# TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENÈVRE

## EDITO



Tous les discours ne cessent d'évoquer la volonté forte d'une intégration économique européenne et la nécessité d'un développement durable. Le développement durable est l'enjeu premier de demain avec à la clé le nécessaire transfert modal du transport des personnes et des marchandises

de la route vers le fer.

Dans ce contexte, la liaison ferroviaire Marseille-Turin sous le Montgenèvre, ne peut que figurer en bonne place parmi les projets des nouveaux schémas de transports nationaux et transfrontaliers.

Cette liaison située sur un axe européen est-ouest, directement connecté aux liaisons nord-sud de la dorsale européenne, est une réponse évidente à la croissance et au déplacement des flux transalpins vers le sud. L'activité du Grand Port Maritime de Marseille, qui se place à la tête des grands ports de la Méditerranée, s'en trouverait également largement renforcée.

Dans ce contexte, le réseau régional des Chambre de Commerce et d'Industrie s'est efforcé de répondre à la consultation sur le Livre Vert RTE-T de la Commission Européenne afin que soit inscrit dans le schéma européen des transports, le projet de tunnel sous le Montgenèvre.

Setumont souhaite également que le projet de liaison ferroviaire sous le Montgenèvre figure en bonne place au Schéma National des Infrastructures de Transport, schéma qui fait suite au Grenelle de l'Environnement.

Une nouvelle consultation européenne est ouverte jusqu'au 30 septembre dans le cadre de l'élaboration du



Livre Blanc des transports et nous invite à contribuer à la réflexion engagée pour une politique des transports au cours des prochaines décennies. C'est aussi l'opportunité de communiquer sur le projet d'une liaison ferroviaire Marseille Turin sous le Montgenèvre.

Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, devenu maître d'ouvrage du projet, a en charge la réalisation des études complémentaires. Celles-ci bénéficient, dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région en cours, des crédits d'ores et déjà disponibles en cette année 2009.

J'en appelle à tous nos élus politiques, à tous nos décideurs, afin que chacun s'engage concrètement et immédiatement derrière le projet de liaison sous le Montgenèvre. Il en va de l'avenir économique de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de sa place parmi les grandes régions européennes de l'Arc Méditerranéen.

Maurice BRUN  
Président de SETUMONT



Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel du Montgenèvre

18, bd de la Libération • 05000 GAP

Tél. 04 92 56 56 05 • e.mail : setumont@wanadoo.fr  
[www.setumont.com](http://www.setumont.com)

## ■ Une nécessité stratégique pour toute la zone du grand Marseille



Photo : Mairie de Marseille

**Jean-Claude Gaudin,**  
**Sénateur Maire de Marseille,**  
**Vice-président du Sénat**

*Que pensez-vous du projet de création d'un tunnel sous le col du Montgenèvre ? Une démarche vertueuse à l'heure du Grenelle de l'environnement ?*

**Jean-Claude Gaudin :** Au-delà de l'aspect vertueux de ce projet dont on parle depuis plus de quarante ans, il est évident que les percées alpines, vous le savez, représentent une nécessité stratégique pour toute la zone du grand Marseille, voire pour toute la partie Ouest de la Région Provence Alpes-Côte d'Azur.

L'absence d'infrastructures de communication entre Marseille, premier port de France et de Méditerranée, et la zone de Turin/Milan constitue un handicap majeur à une croissance économique de la deuxième métropole française et de son bassin d'activités.

*Les acteurs locaux sont favorables à la réalisation de la percée du Montgenèvre mais le projet souffre de blocages politiques en hauts-lieux. Qu'en est-il exactement ?*

**J-C. Gaudin :** Bien sûr l'ensemble des acteurs locaux est favorable à la réalisation de cette infrastructure. Le blocage n'est pas du tout politique. Il est le fruit d'une conception jacobine du schéma national des infrastructures de communication qui persiste dans les plus hautes sphères décisionnelles de l'État.

En France, tout ce schéma de communication et d'aménagement du territoire est élaboré en fonction des besoins de Paris et de l'Île-de-France. Cette option explique qu'une liaison vitale entre le Sud de

la zone de prospérité européenne (Turin-Milan) et la France du Sud (Marseille/Aix-en-Provence-Avignon) ait toujours été négligée au profit des liaisons Paris-Lyon-Milan.

*Pourquoi le projet tarde-t-il à être mis sur les rails ?*

**J-C. Gaudin :** Tout simplement pour des raisons financières. La priorité s'établit autour du grand Paris et sûrement pas pour la métropole marseillaise. Le Grenelle de l'Environnement n'entre pas dans les préoccupations de la techno-structure.

*La percée du Montgenèvre ne souffre-t-elle pas de la réalisation de la liaison Lyon-Turin et du projet de LGV Paca ? Autant de projets de création d'infrastructures dans un proche périmètre.*

**J-C. Gaudin :** Bien sûr, la percée du Montgenèvre a été sacrifiée au profit de l'aménagement Lyon/Turin, donc au détriment, et même au préjudice, des intérêts économiques de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Quant au projet de LGV Paca, il a vocation à s'inscrire dans une desserte ferroviaire globale de l'Arc Méditerranéen. Il doit donc se poursuivre par la liaison Nice/Gênes et même au delà, sinon il perdrait l'essentiel de sa raison d'être.

**« Abaisser le centre de gravité économique vers l'Europe du Sud »**

*Quels seront les bénéfices de cette percée alpine pour les Marseillais ?*

**J-C. Gaudin :** Les bénéfices de la percée alpine seraient majeurs. D'abord, en abaissant le centre de gravité économique de l'Europe vers le Sud, ensuite en permettant à l'ère métropolitaine Marseillaise de jouer son rôle de plate-forme logistique d'approvisionnement et de distribution de l'Europe du Sud et de la Méditerranée. ■

*Propos recueillis par Nathalie Bureau du Colombier*



## Des retombées évidentes pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Arc méditerranéen



Photo : Conseil Régional PACA

**Michel Vauzelle,**  
**Député,**  
**Président**  
**de la Région**  
**Provence-Alpes**  
**Côte d'Azur**

**« Il est possible d'engager  
4 M€ d'études  
dès cette année »**

*Quelles seraient les retombées pour la région  
Provence-Alpes-Côte d'Azur de la création d'un tunnel  
ferroviaire sous le Montgenèvre ?*

**Michel Vauzelle :** Le tunnel du Montgenèvre améliorera considérablement l'accessibilité du département des Hautes-Alpes, un des plus enclavés de France, aux réseaux à grande vitesse français voire italiens. Il permettra également de reporter sur le ferroviaire les transports de marchandises qui encombrant la route, ce qui est indispensable pour la protection de notre environnement. Il contribuera à l'amélioration des temps de parcours entre Marseille et Turin. Aujourd'hui, il nous faut passer par Nice ce qui rend les trajets interminables donc inattractifs. Cette liaison contribuera au rapprochement avec Turin, la Région Piémont et, au-delà, vers Milan, deux des capitales industrielles et commerciales de l'Italie.

*Peut-on imaginer, à terme, une interconnexion  
entre la future ligne Lyon-Turin et le tunnel du  
Montgenèvre ?*

**M. Vauzelle :** La ligne Lyon-Turin sera utilisée, jusqu'à Saint Jean de Maurienne par les T.G.V. à destination de Briançon et de Gap, ce qui serait d'ailleurs déjà possible aujourd'hui en utilisant la ligne classique.

*Pensez-vous que l'attractivité du port de Marseille  
en sera renforcée ?*

**M. Vauzelle :** Bien entendu. Le tunnel du Montgenèvre, avec l'aménagement en cours de la ligne des Alpes, offrira de nouvelles opportunités au port de Marseille qui doit voir ses liens renforcés avec l'Italie du Nord et l'Europe centrale. Rappelons que Marseille est le seul grand port européen de la Méditerranée occidentale à disposer encore de fortes réserves foncières pour son extension.

**« La Région disposée  
à prendre place  
au tour de table financier »**

*Quels sont les engagements financiers de la  
Région pour ce projet ?*

**M. Vauzelle :** Dans le cadre du Contrat de projets Etat-Région 2007/2013, nous avons exigé de l'Etat la mise en place d'une ligne de financement pour cette opération. Ce sont ainsi 20 M€, dont 10 M€ pour la Région, qui figurent sur la ligne budgétaire « Montgenèvre » pour réaliser les études nécessaires.

*Quels sont les freins à l'avancement du projet ?*

**M. Vauzelle :** L'Etat semblait ne s'attacher jusqu'à présent qu'au projet du Lyon-Turin qui mobilise des crédits massifs. Le projet de tunnel du Montgenèvre était de ce fait freiné. Les choses ont évolué depuis que j'ai conduit, à l'automne 2008, une délégation des parlementaires des départements alpins auprès de Monsieur Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux Transports. Ce dernier nous a entendus en soulignant l'intérêt qu'il portait pour ce projet et sa volonté de le défendre devant les instances de l'Union européenne.

*Le budget global avoisine les 1,4 milliard d'euros.  
Comment parviendra-t-on à financer un tel projet ?*

**M. Vauzelle :** Je tiens tout d'abord à vous rappeler, même s'il ne s'agit pas de les opposer puisqu'ils

doivent être complémentaires, que ce dossier est au bas mot dix fois moins coûteux que celui du Lyon-Turin ! Il est donc important que tous les acteurs se mobilisent pour son financement et tout d'abord l'Etat car la réalisation d'un axe international relève de ses compétences. La Région est bien évidemment disposée à prendre pleinement sa place dans le tour de table financier.

**« Ce projet est dix fois moins coûteux que le Lyon-Turin »**

*Quand pensez-vous que la procédure de débat public sera lancée ?*

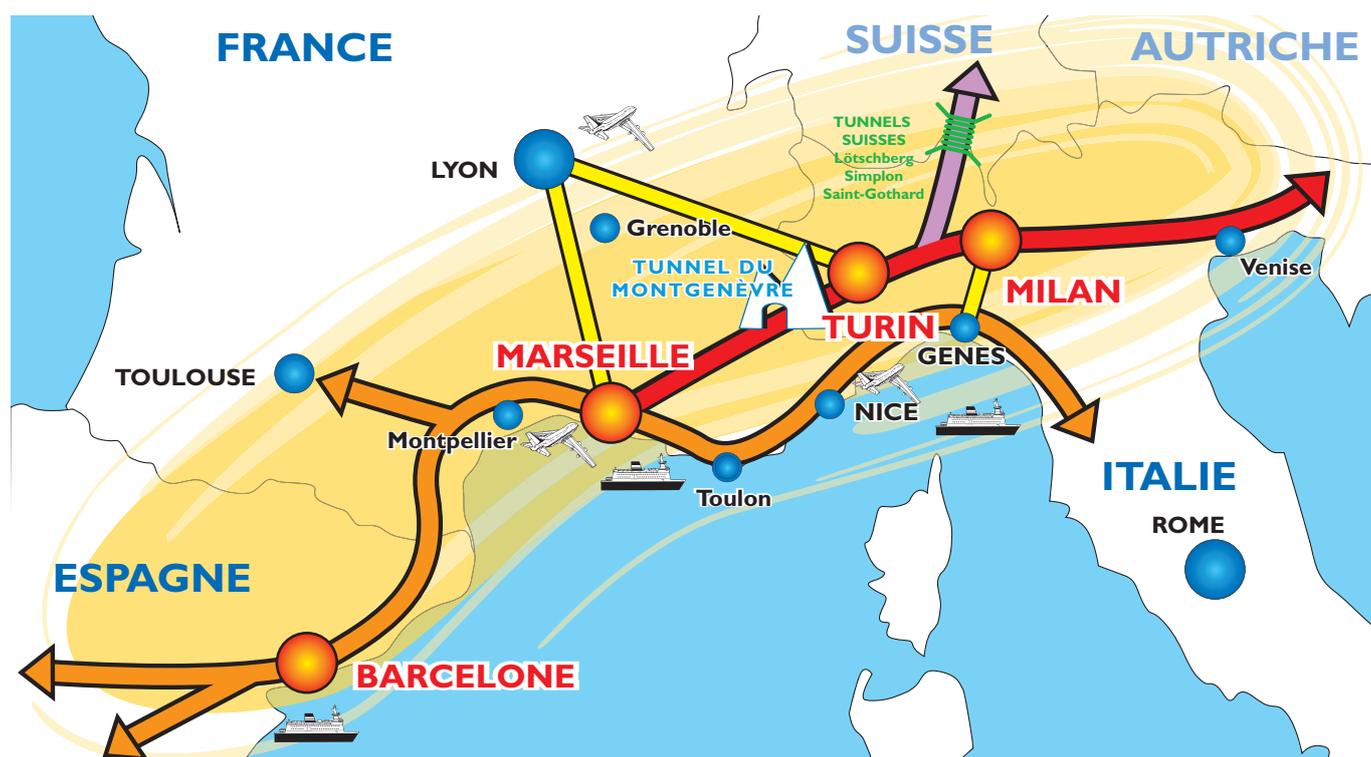
**M. Vauzelle :** L'Etat a notifié la mise en place de 1 M€ de crédits pour les études, pour l'année 2009. Avec les interventions des autres financeurs que sont la Région, R.F.F. et les autres collectivités concernées, il est donc possible d'engager 4 M€ d'études dès cette année. Quant à la procédure de débat public, elle suppose au préalable que les études

nécessaires aient été réalisées pour constituer le dossier de consultation. Si toutes les forces en présence s'unissent et travaillent dans le même sens, ce débat public pourrait être engagé avant la fin du Contrat de projets. Sur le plan technique, ce chantier pourrait être achevé en trois ans ce qui permettrait une mise en service de ce tunnel beaucoup plus rapide que pour le Lyon-Turin.

*Le tunnel et l'achèvement de l'A51 sont ils une réponse au désenclavement des Hautes-Alpes ?*

**M. Vauzelle :** Le tunnel du Montgenèvre constitue indiscutablement un formidable outil de désenclavement des départements alpins. Mais pas seulement : c'est l'ensemble de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui en bénéficiera, cette infrastructure permettant de consolider le développement de l'arc méditerranéen. Le fait que nous ayons depuis le début sur ce dossier le soutien de la présidente du Piémont, avec laquelle je suis allé le défendre à Bruxelles, prouve que nous ne sommes pas isolés dans cette analyse. ■

*Propos recueillis par Nathalie Bureau du Colombier*





## Un tunnel sous le Montgenèvre pour dynamiser l'économie des Hautes-Alpes



Photo : Conseil Général des Hautes-Alpes

**Jean-Yves Dusserre,**  
**Président du**  
**Conseil Général**  
**des Hautes-Alpes**

*Peut-on imaginer que Gap et Briançon soient reliés à l'Italie via le Montgenèvre ? Si oui à quel horizon ?*

**Jean-Yves Dusserre :** La percée sous le Montgenèvre est régulièrement évoquée depuis la fin du 19ème siècle. Elle est très clairement évoquée dans le traité de paix avec l'Italie signé en 1947. La multiplication des échanges génère aujourd'hui des flux de camions qui ne sont plus compatibles avec la sécurité des habitants des villes et villages haut-alpins traversés. Elle porte aussi une atteinte grave à la qualité de notre environnement. Cette situation est trop pénalisante pour que nous acceptions longtemps qu'elle perdure. L'intérêt d'avoir un tunnel de liaison est de pouvoir envisager la mise en place du ferroutage qui permettra de transporter sur cet itinéraire, les camions sur le train, « libérant » ainsi la RD 1094 de ce trafic. Ce type de dispositif est tout à fait envisageable puisqu'il existe dans de nombreux pays notamment en zone de montagne. Une échéance à 20 ans me paraît raisonnable, mais plus tôt serait le mieux.

*De nombreuses études ont été réalisées depuis les années 2000 mais rien de concret n'est sorti. Pour quelles raisons cet immobilisme ?*

**J-Y. Dusserre :** Des études de faisabilité ont été diligentées depuis de nombreuses années. Elles n'ont pas été inutiles. En partenariat avec les italiens, elles ont permis de déterminer la faisabilité du projet et d'examiner différentes variantes et retenir la solution enterrée et fixer les coûts.

Toutes confirment l'intérêt de ce projet éminemment structurant pour l'Europe du Sud. Mais à ce jour aucune étude technique de réalisation n'a été produite encore.

Par ailleurs, l'ouverture du tunnel au trafic ferroviaire supposerait l'électrification de la voie depuis Marseille et depuis Valence. Or les grands travaux qui ont été entrepris sur les lignes concernent pour l'essentiel, le remplacement du ballast. Aucun projet n'est pour l'instant à l'étude pour l'électrification de la voie. L'immobilisme que vous soulignez à juste titre est pour l'essentiel lié au coût de cet ouvrage. Les études menées sont malheureusement un rideau de fumée qui dissimule mal l'extrême difficulté du financement. Les haut-alpins ne sont que 133.000 et on a l'impression qu'on ne les considère qu'en raison de leur faible poids électoral.

**« Rechercher des partenariats avec de grandes entreprises privées »**

*Comment parvenir à financer un tel projet ?*

**J-Y. Dusserre :** Le coût de cet aménagement essentiel à l'aménagement du territoire devrait jouer un rôle principal pour la mise en relation de la péninsule Ibérique et du Sud de la France avec l'Italie et les autres pays d'Europe centrale. Les Etats italiens et français doivent financer cet ouvrage avec l'aide de l'Europe et, le cas échéant, rechercher des partenariats avec de grandes entreprises privées auxquelles serait concédée l'exploitation de l'équipement. La percée sous le Montgenèvre coûterait d'ailleurs dix fois moins cher que le Lyon-Turin.

*Dans quelle mesure peut-on imaginer une complémentarité avec le Lyon-Turin ?*

**J-Y. Dusserre :** Le Lyon -Turin sera aux pays du Bénélux et au nord de la France ce que le Montgenèvre sera à l'Europe du Sud. Ils ne sont pas antagonistes mais bien complémentaires. De telles

# SETUMONT

liaisons sont à promouvoir car elles permettent de réduire le trafic routier des poids lourds.

*Que sera l'apport d'un tel projet pour les Hautes-Alpes ?*

**J-Y. Dusserre :** Si la fréquentation touristique de notre département peut être nettement améliorée par le Montgenèvre la réalisation de cet équipement va surtout permettre de réduire les flux de camions qui perturbent la vie de nos concitoyens et polluent notre environnement nuisant ainsi à notre image. Les choix techniques qui seront faits permettront outre leur impact direct sur les entreprises du BTP, la création d'équipements et de services de logistique susceptibles de créer un certain nombre d'emplois pérennes.

*Croyez-vous qu'un tunnel puisse dynamiser l'économie des Hautes-Alpes ?*

**J-Y. Dusserre :** Si notre département n'est pas doté à terme d'infrastructures performantes, son économie déjà fragile sera condamnée. Il ne pourra plus vivre en quasi autarcie tandis qu' autour de lui, les autres territoires sont interconnectés par le rail, l'autoroute ou par les transports aériens. Si les haut-alpins sont des citoyens Français et Européens à part entière, il faut le leur prouver ! Oui, un tel projet est susceptible de dynamiser l'économie du département. ■

*Propos recueillis par Nathalie Bureau du Colombier*

## LES PARTENAIRES DE SETUMONT

- Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Conseil Général des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes-Alpes
- Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse
- Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence
- Chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes de Haute-Provence
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hautes-Alpes
- Grand Port Maritime de Marseille (en cours d'adhésion)
- Communes de l'Argentière-La-Bessée, Briançon, Gap, Marseille, Montgenèvre, Névache, Val des Prés





## La liaison sous le Montgenèvre répond aux orientations du plan stratégique du Grand Port Maritime de Marseille



Photo : GPMM

**Jean-Claude Terrier**  
**Président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille**

*Nouvel adhérent au Setumont, le Grand Port Maritime de Marseille mise sur la percée du Montgenèvre pour accroître son hinterland, massifier les trafics et renforcer la part modale du fer. Une ambition qui répond aux orientations du Plan Stratégique du port, adopté en avril 2009, et qui fixe le cap jusqu'en 2013.*

L'adhésion du port de Marseille à Setumont s'est faite naturellement pour ainsi dire. Le Grand port Maritime de Marseille (GPMM) porte en effet les projets à fort potentiel en terme de massification des trafics et qui présentent de réelles potentialités de développement de l'économie régionale. Dans la lignée du futur terminal à conteneurs de Fos 2XI, le tunnel ferroviaire du Montgenèvre offrira ainsi de nouveaux débouchés aux transporteurs et de nouveaux marchés aux chargeurs.

« Cette liaison vise l'Italie du Nord, une région riche de notre hinterland éloigné. Elle contribuera à diversifier les connexions qui sont aujourd'hui des liaisons de contournement via Vintimille ou par le Nord avec la ligne existante Lyon-Turin. Cette diversification permettra de réduire les distances de 200 km avec des temps

de parcours d'autant plus réduits », relève Jean-Claude Terrier. Le président du directoire du GPMM plaide pour que la liaison ferroviaire sous le Montgenèvre soit inscrite au rang des projets prioritaires de la Commission européenne, à l'heure de la révision des réseaux de transports européens, au même titre d'ailleurs que la liaison fluviale entre le bassin Rhône-Saône et sa connexion au reste du réseau fluvial. « Cette future liaison ferroviaire contribuera à désenclaver la région à la fois pour les passagers et les marchandises. Elle permettra en outre d'augmenter le PIB régional ce qui signifie à terme plus d'échanges et de trafics pour le port », ajoute M. Terrier.

**« Avec le tunnel du Montgenèvre, plus d'échanges et de trafics pour le port »**



Photo GPMM

Dans le souci constant de renforcer son attractivité, le port de Marseille entend diversifier les pré et post acheminements des marchandises en misant sur le développement du fleuve et du rail. En 2013, soit deux ans après

# SETU MONT

la mise en service du terminal à conteneurs de Fos 2XI, le port entend doubler la part modale des modes massifiés. L'ambition du GPMM étant d'augmenter le transport fluvial de 5 à 10% et le ferroviaire de 14 à 30 %. L'objectif étant de réduire la part du transport routier de marchandise de 81 à 60 % en 5 ans.

La multimodalité concerne tout autant les bassins Est du port de Marseille, avec, en projet, la création d'ici deux ans, d'un terminal en bord à quai qui combinera à la fois logistique maritime et logistique ferroviaire dédiée au transport de remorques.

Une fois doté de ce hub roulier, les trafics devraient passer de 4 à 5,5 millions de tonnes par an en 2013. « Ce projet consiste à se

connecter à l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg. Une fois le terminal créé, on pourra envisager une connexion vers l'Italie. Rien n'empêche Marseille d'être reliée à Turin via le Montgenèvre mais à un horizon plus lointain », ajoute Jean-Claude Terrier citant l'exemple lyonnais.

Chaque semaine en effet, pas moins de 11 navettes ferroviaires et 5 rotations fluviales relient Marseille-Fos à Lyon : « Nous mettons en place des incitations tarifaires et un accompagnement réglementaire pour favoriser la création de ces navettes. Nous accompagnons tous les services ferroviaires massifiés », conclut le président du directoire du GPMM. ■

*Propos recueillis par Nathalie Bureau du Colombier*



Photo GPMM