



Gap, le 28 août 2014

Monsieur Michel CADOT
Préfet de la région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Place Félix Baret
CS 80001
13282 MARSEILLE Cedex 06

Le Président,

Objet : Désenclavement des Alpes du Sud – Liaison ferroviaire val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre

Monsieur le Préfet,

La percée ferroviaire du Montgenèvre, inscrite au contrat de projets Etat-Région 2007-2013 pour la réalisation d'études complémentaires, demeure en attente de l'organisation d'un débat public. Ce débat doit intervenir à court terme, aux dires du maître d'ouvrage de ces études.

Nous estimons que cette procédure doit être préparée sérieusement en recherchant un concept stratégique consensuel pour la liaison ferroviaire val de Durance-Italie et, si possible, un scénario préférentiel, optimisant les services attendus, pour le maillon transfrontalier manquant.

Dans le cadre de cet objectif, nous sollicitons votre soutien, en rappelant les arguments énoncés ci-après.

Depuis l'ouverture des frontières des pays de l'Europe centrale et orientale (PECO), de nombreuses expertises officielles précisent l'évolution des flux économiques transalpins : rapport Brossier en 1998, audit de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées (IGF/CGPC) en 2003, expertises du Service d'Etudes Statistiques du Ministère français des Transports en 2006, rapport du Commissariat Général du Développement Durable (CGDD) sur le transport routier aux frontières publié en juillet 2013, comptes rendus annuels Alpinfo et Alpifret, etc.

Ces expertises sont à replacer, pour mémoire, dans le cadre du 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.

Elles ont conduit à plusieurs décisions officielles qui préconisent de réaliser en urgence la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Je citerai :

- 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;

.../...

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

- 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, qui 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, qui souligne la nécessité de réaliser le tunnel sous le Montgenèvre et la décision du Comité de Massif qui 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'Etat publié en mai 2007 après 9 années de travaux (1998-2007), qui 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.

Nous disposons aujourd'hui d'études techniques fiables qui cadrent les services pouvant être rendus par cette liaison ferroviaire. Je citerai, à titre de références, les excellentes études réalisées en 2003 : expertise SETEC-TPI commanditée conjointement par le Conseil Général des Hautes Alpes et la Province de Turin, ainsi que le rapport Systra commandité par nos autorités régionales.

Les dernières Assemblées générales de Setumont ont permis de préciser notre démarche stratégique. L'objectif est d'obtenir le désenclavement des Alpes du Sud et, plus largement, de l'ensemble de la région Provence Alpes Côte d'Azur vers l'Italie, la Suisse et l'Europe centrale, par le val de Durance, en réalisant la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Pour le court terme, l'optimisation de l'existant ne doit évidemment pas être négligée, compte tenu de l'urgence des attentes.

Mais, simultanément, il importe de rechercher une solution à moyen-long terme assurant le désenclavement définitif des Alpes du Sud vers la plaine du Pô et les nouveaux tunnels suisses.

Nous estimons que cette problématique transfrontalière des Alpes du Sud ne peut se régler que par des équipements appropriés, dont le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre constitue le principal maillon transfrontalier manquant.

Il va de soi que, pour les acteurs économiques des territoires alpins, l'objectif prioritaire de ce désenclavement concerne d'abord, économiquement et humainement, la desserte voyageurs. Cette desserte des territoires du val de Durance, fiable en toutes saisons, devient une nécessité pour les secteurs touristiques, très sensibles à l'accessibilité TGV et TER des centres économiques, notamment des stations.

Mais cette desserte voyageurs concerne aussi l'ensemble du territoire régional. La liaison ferroviaire val de Durance-Italie offrira l'accès à Turin et Milan, sans rupture de charge depuis le littoral provençal, avec un itinéraire desservant des sites touristiques particulièrement remarquables. Par le Montgenèvre, la distance entre Marseille et Venise devient inférieure à celle entre Marseille et Paris.

A cette urgence voyageurs s'ajoute la nécessité d'obtenir un service de ferroutage permettant de réduire significativement le transit des poids lourds dans les vallées alpines et sur les axes routiers du littoral, en offrant une alternative fiable, tout en préservant les liaisons nécessaires au maintien et au développement des activités économiques de ces territoires.

Par ailleurs, en l'état de la réflexion sur le développement des grands ports maritimes, des importantes plateformes logistiques régionales et des zones industrielles liées à la filière pétrochimique, la priorité se porte d'abord sur l'extension de l'hinterland fret. Dans le cadre de cet objectif prioritaire, la percée ferroviaire du Montgenèvre permettra aux entreprises sud-alpines, provençales et azuréennes, d'accéder directement aux corridors nord-sud des nouveaux tunnels

.../...

suisses et au corridor ouest-est de la plaine du Pô, avec des flux massifiés, en évitant Lyon et Vintimille. Cet objectif concerne tout particulièrement l'hinterland du port de Marseille-Fos

Le bouleversement créé par la nouvelle politique fédérale suisse des transports, mise en place depuis 2005, a, comme annoncé par les expertises citées supra, sévèrement marginalisé le corridor Lyon-Turin. Le trafic du fret ferroviaire sur cet axe a été capté par les passages suisses et plafonne dorénavant à moins de 4 Millions tonnes par an. Ce volume ne correspond plus qu'au trafic local d'échanges entre Rhône Alpes et l'Italie. Le transit transeuropéen par l'axe ferroviaire Lyon-Turin s'est effondré à 0,0 Million tonne depuis 2009 (cf récents rapports Alpinfo). La mise en service du nouveau tunnel du Saint Gothard en 2017 ne peut qu'accentuer ce glissement des flux nord-sud vers l'est.

Mais, a contrario, cette évolution place idéalement le passage du Montgenèvre dans le prolongement de ces nouvelles infrastructures suisses, Lötschberg-Simplon et Saint Gothard. A titre de référence pour le fret, l'étude Systra de 2003, commanditée par les autorités régionales, estime que la ligne à voie unique, avec commande centralisée et BAPR, offrira une capacité entre 4 et 7 Millions de tonnes nettes annuelles sur l'axe.

Le récent rapport du Commissariat Général du Développement Durable (CGDD) sur le transport routier aux frontières, publié en juillet 2013, précise les origines/destinations des flux transalpins. Il confirme que la majorité des flux routiers transitant par le littoral provençal, à destination ou en provenance de l'Italie, se dirigent ou proviennent de l'Italie du nord, Piémont et Lombardie.

Jusqu'à ce jour, la décision administrative du 24 juin 2004, interdisant le passage des poids lourds de plus de 26 t par le col du Montgenèvre, a eu pour conséquence de reporter ce trafic vers Vintimille et aggraver la saturation PL sur cet axe. La percée du verrou du Montgenèvre offrira aussitôt un corridor de nature à alléger significativement le trafic de transit fret sur les axes routiers du littoral en rétablissant un itinéraire origine/destination direct, tout en privilégiant un report modal plus respectueux de l'environnement.

La vocation de la liaison ferroviaire val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre est donc d'assurer un service global, voyageurs, ferroutage et fret, offrant ainsi, à notre territoire, l'accès, sans rupture de charge, à Turin, Milan et au-delà vers les diverses métropoles du centre de l'Europe.

Ce concept stratégique est celui privilégié par Setumont. Il vise à faire du val de Durance une dorsale de développement, humain et économique, en s'affranchissant, enfin et définitivement, du verrou du Montgenèvre. Il se décline avec un projet phasable, d'un coût d'investissement limité et réalisable dans des délais à moyen terme compatibles avec l'urgence du désenclavement des Alpes du sud.

Je me permets d'appeler aussi respectueusement votre attention sur l'accès sud du val de Durance et tout particulièrement sur les nécessaires connexions des réseaux ferroviaires à réaliser dans le secteur de Cavaillon sud – Cheval Blanc. Si le tunnel du Montgenèvre représente la clé de l'accès nord du val de Durance, le Vaucluse, avec les connexions de Cheval Blanc, en est la clé de l'accès sud. La voie ferrée du val de Durance doit être connectée à la LGV Méditerranée pour permettre la remontée des TGV vers les Alpes de Haute Provence, notamment vers le secteur résidentiel et économique d'ITER. Elle doit aussi être connectée à la voie ferrée nord-sud Avignon-Marseille desservant Cavaillon, Salon et Miramas pour permettre l'accès des TER et des trains de fret, notamment ceux venant ou allant vers la zone industrialo-portuaire de Fos.

Je joins quelques extraits des principaux documents cités.

Compte tenu des échéances institutionnelles annoncées, il nous est apparu essentiel de vous faire part de notre analyse en faveur de la réalisation de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Nous nous tenons à votre disposition si vous estimez souhaitable d'approfondir cette analyse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Président



Maurice Brun