

TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENÈVRE



Maurice Brun
*Président
du 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

Adresse postale :
CCI des Hautes-Alpes
16, rue Carnot - BP 6 - 05000 GAP
e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr

www.setumont.com

EDITO

En 2010, une avancée pour le Marseille-Turin.

Les études de faisabilité économique et technique du projet de percement du tunnel ferroviaire du Montgenèvre, inscrites au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013, vont enfin pouvoir démarrer. Le 15 janvier dernier, le Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en a donné le coup d'envoi.

Objectif annoncé : un débat public d'ici 2013.

La Région, maître d'ouvrage, va lancer progressivement les appels d'offre pour la réalisation des études. Les premiers résultats de cette étude seront disponibles dès la fin de l'année 2010. Suivant le calendrier des procédures des grands projets, la mise en service de l'ouvrage pourrait être envisagée à l'horizon 2023.

Ce tunnel d'une vingtaine de kilomètres ouvrira enfin la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur au cœur économique italien sans saturer davantage l'itinéraire de la Côte-d'Azur. Il permettra de relier plus efficacement les métropoles régionales de Turin, de Milan et de Marseille. Il élargira jusqu'au Piémont italien, au-delà des Alpes, l'arrière-pensée du Grand Port Maritime de Marseille. Il offrira un accès européen aux pôles de compétitivité mondiaux du sud de la France, au CEA de Cadarache et à Iter. Il améliorera l'accessibilité des Alpes du Sud et leur 700 000 lits touristiques à l'Europe centrale mais aussi à l'Europe du Nord via le Lyon-Turin. Le Marseille-Turin est incontestablement une liaison ferroviaire stratégique pour une connexion plus rapide et plus durable du sud de la France à la dorsale économique européenne.

En 2010, plus que jamais, le Setumont et ses partenaires croient et s'engagent pour la reconnaissance de ce projet de liaison franco-italienne. Les contributions, dans ce cahier, des représentants franco-italiens du monde économique, attestent de la nécessité de sa réalisation.

■ Entretiens avec

- **Ferruccio Dardanello**page 3
Président de l'Union des Chambres de Commerce d'Italie, Président de l'Union des Chambres de Commerce, Industrie, Artisanat et Agriculture du Piémont : « Avec plus d'infrastructures, on consoliderait un territoire historiquement uni, que les Régions et les Chambres de Commerce concernées ont identifié comme l'Euro-Région-Alpes-Méditerranée ».
- **Alessandro Barbéris**page 4
Président d'Eurochambres, Président de la Chambre de Commerce, Industrie, Artisanat et Agriculture de Turin : « Les Alpes encore un obstacle au transport des passagers et du fret ».
- **Jacques Bianchi**page 6
Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Provence-Apes-Côte-d'Azur-Corse : « Compléter le réseau d'infrastructures sur l'arc méditerranéen ».
- **Serge Clause**page 7
Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc-Roussillon : « Favoriser l'émergence d'un grand corridor entre la péninsule ibérique et l'Italie du Nord ».
- **Paolo Odone**page 9
Président de la Chambre de Commerce, Industrie, Artisanat et Agriculture de Gênes : « Pour un arc ferroviaire méditerranéen structuré ».
- **Jacques Pfister**page 10
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence : « Jouer collectif pour faire du tunnel sous le Montgenèvre une priorité ».

Avec plus d'infrastructures on consoliderait un territoire historiquement uni, l'Eurorégion Alpes Méditerranée



Photo : CCI du Piémont

Ferruccio Dardanello

Président de l'Union des Chambres de Commerce d'Italie, Président de l'Union des Chambres de Commerce, Industrie, Artisanat et Agriculture du Piémont



Que représente le Piémont en termes de richesses économiques ?

Ferruccio Dardanello : Grâce, à plus de 469 000 entreprises enregistrées, à un peu plus de 4,4 millions d'habitants et à une population active estimée à presque 2 millions, le Piémont fournit un Produit Intérieur Brut de 127,4 milliards d'euros, ce qui place cette région au « sommet » national. Il s'agit d'un résultat notable, bien supérieur à celui de certaines nations. En effet, sur la base des dernières données disponibles, en intégrant le Piémont dans le classement officiel des Pays, établi par la Banque Mondiale pour l'année 2007, la région se classait à la 39^{ème} place, juste derrière la République Tchèque et se positionnait devant des pays comme la Roumanie, Chili, Israël, Emirats Arabes Unis et Nouvelle Zélande. A savoir, le Piémont produit plus du double de richesse par rapport à d'importants pays tel que la République Slovaque et le Maroc et environ 3 fois celle de la Libye et 3 à 5 fois celle de la Croatie.

Quels sont les échanges actuels entre la France et l'Italie et les freins à leur développement ?

F. D. : Depuis des décennies, la France représente le premier marché concernant les exportations de produits piémontais. Un partenariat qui marche et qui perdure, tout en soulignant l'intérêt réciproque entre les entreprises et les systèmes économiques territoriaux. Le frein à cette croissance est dû essentiellement aux infrastructures de transport peu efficaces. Ce manque de développement se traduit par des coûts de transport plus élevés, et par conséquent, en une compétitivité amoindrie pour nos entreprises.

Croyez-vous en des synergies possibles entre les axes Marseille-Turin et Lyon-Turin ?

F. D. : Il est certes possible que l'axe Turin-Marseille soit complémentaire, et non pas une alternative à l'axe Turin-Lyon. L'axe Turin-Marseille, passant soit par Montgenèvre soit par le Mercantour, n'aurait pas de sens en dehors d'un réseau de niveau européen TEN-T tel que le Couloir 5 et notamment Turin-Lyon.

Quels seront les bénéfices d'une liaison ferroviaire pour les habitants et les entreprises du Piémont ?

F. D. : Avec plus d'infrastructures, on consoliderait un territoire historiquement uni, que les Régions et les Chambres de Commerce concernées ont identifié comme l'Euro-Région-Alpes-Méditerranée. Un territoire riche, peuplé, très industrialisé, que l'on peut économiquement comparer avec un Etat. Une Région florissante en opportunités économiques, d'emploi et touristiques, mais qui doit absolument

Ferruccio Dardanello (suite)

**« Agir tous ensemble
pour le bien commun
des entreprises
du territoire »**

résoudre au plus vite les difficultés d'un système d'infrastructures divisé. Et pour cela, il faut agir tous ensemble, pour le bien commun des entreprises du territoire afin de trouver une solution concernant la faiblesse des infrastructures.

Ne faut-il pas à terme mettre en place une politique incitative à l'égard des transporteurs routiers et dupliquer le système de l'écobonus () au transport ferroviaire ?*

F. D. : En Italie les marchandises voyagent essentiellement par la route. Il faut changer de cap, et chercher des solutions efficaces en utilisant un transport multimodal et plus précisément le transport ferroviaire. Les demandes légitimes de la société vers un système de transports plus respectueux de l'environnement, doivent être perçues comme une opportunité de changement et non comme un obstacle au développement. Chaque stratégie politique est bonne si elle atteint des objectifs préfixés. ■

(*) L'Italie a mis en place l'écobonus, une aide financière directe pour inciter les transporteurs routiers à emprunter la voie maritime.

■ Les Alpes sont encore un obstacle au transport des passagers et du fret



Photo : CCI de Turin

Alessandro Barberis
Président
d'Eurochambres,
Président de la Chambre
de Commerce, Industrie,
Artisanat et Agriculture
de Turin

Quels sont les échanges actuels entre la région de Turin et la France en termes de transport de passagers et de fret ?

Alessandro Barberis : En ce qui concerne les exportations des marchandises produites dans la province de Turin, la France occupe la première place parmi les pays étrangers destinataires. Ces échanges sont, bien évidemment, favorisés par la proximité géographique et représentent des liens forts, signe d'une collaboration productive. Les entreprises turinoises exportent traditionnellement en France des marchandises pour un montant de 2 milliards d'euros, soit le 14% du total des exportations.

Selon vous, quels seront les bénéfices de la construction du tunnel sous le Montgenèvre pour Turin et sa région ?

A. B. : Ce tunnel rapprochera considérablement, en termes de gain de temps, Turin et Marseille, et par conséquent, les liaisons entre les deux territoires transfrontaliers, leurs entreprises et leurs populations, ne pourront qu'augmenter. Les Alpes représentent malheureusement encore un obstacle au transit des passagers et du fret. Au cours des trois dernières décennies le niveau de services des liaisons transfrontalières s'est dégradé.

Le projet de liaison ferroviaire entre Marseille et Turin via le Montgenèvre n'est-il pas retardé à cause du Lyon-Turin ?

A. B. : Notre priorité est, et reste, la nouvelle ligne Turin – Lyon. Notre position est claire, sans ambiguïté et a été exprimée publiquement à plusieurs reprises. Il s'agit d'un tracé qui s'insère dans une logique de



« L'Europe
doit promouvoir
la mise en réseau
des équipements
existants »



réseau de transport européen et sans lequel notre territoire sera, de fait, exclu des flux de transport européens.

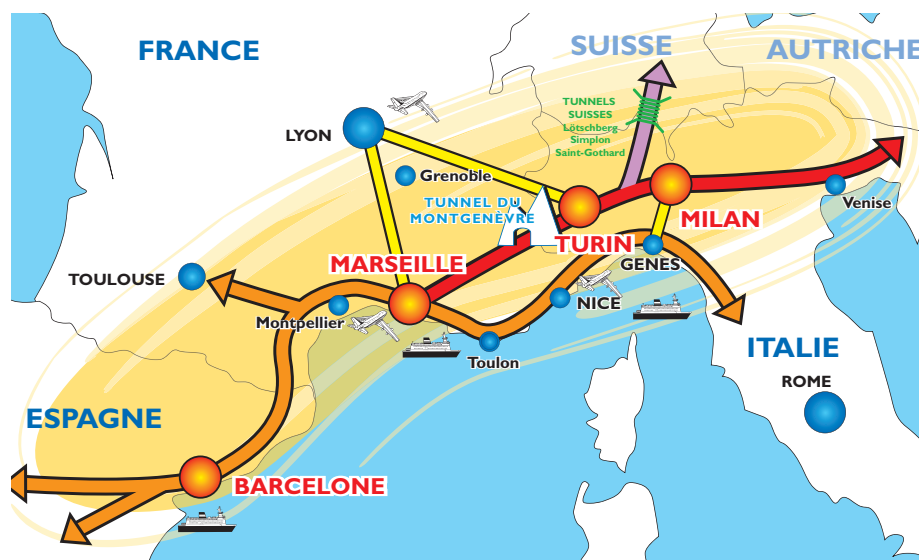
Nous n'avons aucun a priori idéologique sur l'axe Turin – Marseille via le tunnel du Montgenèvre. Néanmoins nous aimerions éviter toute instrumentalisation de la part de ceux qui, néanmoins, voient le tunnel sous le Montgenèvre comme une alternative à la ligne TAV Turin – Lyon.

Quelle place accorde l'Italie à ce projet ?

A. B. : A présent, ce projet n'est pas une priorité pour notre gouvernement qui fait face à une pénurie de ressources publiques (accentuée par les interventions extraordinaires imposées par la crise économique que nous traversons) et rencontre des difficultés à entamer ou faire avancer des projets d'infrastructures d'une certaine envergure. En outre, l'opinion publique en a été peu informée.

Quel sera le gain sur la distance Marseille-Turin par rapport au trajet actuel ?

A. B. : Actuellement, il est difficile de chiffrer exactement le gain de temps entre Marseille et Turin que cela comporterait. Il est tout de même certain que, indépendamment du choix qui sera adopté, les liaisons entre les deux villes augmenteront de manière considérable. Il n'est pas simple d'aller de Turin à Marseille, et vice versa. La liaison entre les deux villes n'est pas aisée, que ce soit par voie ferrée (via Lyon ou via Cuneo-Nice) ou par autoroute (via le col du Montgenèvre ou via Savone). Il n'existe non plus de liaison aérienne directe : pour aller jusqu'à Marseille, on est obligé de faire escale à Paris, Milan ou Rome. ■



Compléter le réseau d'infrastructures sur l'arc méditerranéen



Photo : CCI Régim PACA

Jacques Bianchi
Président
de la Chambre Régionale
de Commerce et d'Industrie
Provence-Alpes-
Côte-d'Azur-Corse



**« 20 millions
d'euros pour les
études de faisabilité »**

Où en est le projet d'inscription du projet du tunnel sous le Montgenèvre dans le schéma européen de transport ?

Jacques Bianchi : En 2010, une révision des orientations et des projets prioritaires de la politique européenne des transports est programmée. Les acteurs régionaux devront se mobiliser au moment de la concertation pour veiller à ce que ce projet soit enfin inscrit au niveau européen. En 2009, la CRCI et le réseau régional des CCI ont participé aux deux consultations européennes préparant la révision de la politique européenne. A chaque fois, nous avons saisi l'opportunité de faire remonter des arguments en faveur de ce projet. En 2008, le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau, a déclaré que ce projet de liaison franco-italienne devrait faire partie du schéma européen.

Qu'en est-il de son inscription au schéma national des infrastructures de transport ?

J. B. : Selon les dernières informations du Ministère, le projet de SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) sortira en juin 2010. Les acteurs régionaux devront encore être vigilants à l'inscription de ce projet au plan national. D'autant qu'il est compatible avec plusieurs orientations du Grenelle de l'Environnement dans le domaine des transports : développement de l'usage du rail et des autoroutes ferroviaires. La part modale du transport de marchandises non routier doit passer de 14% à 25% en 2022. Cela ne sera possible que par des investissements dans les infrastructures associées avec, comme priorité, la régénération et la modernisation du réseau existant. Ce projet concourra à l'amélioration de la desserte multimodale et l'élargissement de l'arrière-pensée du port de Marseille-Fos.

Pensez-vous que ce projet donnera une nouvelle dimension à l'arc Méditerranéen ?

J. B. : La résorption du maillon manquant par la percée ferroviaire sous le Montgenèvre ouvrira un nouvel axe qui complètera un réseau d'infrastructures sur l'arc méditerranéen. Les dernières consultations européennes de 2009 semblent indiquer un changement de stratégie face à un bilan mitigé de la politique européenne actuelle. Il semble, et la CRCI a appuyé cette orientation, que l'Europe souhaite s'appuyer davantage sur les équipements existants et promouvoir leur mise en réseau que de tout fonder sur une seule infrastructure vulnérable aux aléas.

Quels sont les freins actuels à ce projet ?

J. B. : Dans le CPER 2007-2013, ont été inscrits 20 millions d'euros de crédits pour la réalisation d'études de faisabilité. Parmi celles-ci, les études pour la préparation du débat public annoncé en 2013. L'Etat n'a jamais été porteur de ce projet privilégiant un autre projet plus au Nord. En 2009, il a confié la maîtrise d'ouvrage de ce projet international au Conseil régional. L'avancement de ce projet est aujourd'hui entre nos mains.



Cette liaison contribuera-t-elle à augmenter le PIB régional ?

J. B. : Le PIB régional est difficile à mesurer. Cependant le transport est indispensable à notre économie. Le Grand Sud-Est, plus que la plupart des autres espaces, a fondé son économie sur des échanges favorisés par sa géographie et rendus possibles par la construction progressive de réseaux de transport. Aujourd'hui, toujours plus sollicités par une demande accrue de mobilité des personnes et des marchandises, ces réseaux nécessitent d'être modernisés, adaptés, étendus. L'enjeu est à la fois économique et social, mais aussi sociétal.

Il faut enfin prendre garde à la marginalisation de la France dans une Europe qui s'agrandit vers l'Est. C'est en achevant les maillons manquants et en renforçant la capacité des grands réseaux souvent saturés du Grand Sud-Est que l'on maintiendra la France dans la dynamique européenne.

Les CRCI et Unione Camere de l'eurorégion Alpmed ont décidé de travailler ensemble sur un certain nombre de thèmes. Les premiers travaux porteront sur le Tourisme et les Transports. L'objectif est de présenter, dès 2010, des prises de positions communes des cinq régions consulaires. ■

Favoriser l'émergence d'un grand corridor entre la péninsule ibérique et l'Italie du nord



Photo : CRCI Languedoc-Roussillon

Serge Clause

*Président
de la Chambre Régionale
de Commerce et d'Industrie
Languedoc-Roussillon*

Selon vous, quels pourront être les bénéfices de la construction d'un itinéraire ferroviaire entre la basse vallée du Rhône et la région de Turin ?

Serge Clause : Les avantages d'une telle infrastructure sont nombreux. En premier lieu, cet axe contribuera à lutter efficacement contre la saturation du couloir rhodanien et de l'axe littoral au niveau du trafic des marchandises en proposant une alternative compétitive pour l'acheminement des grands courants d'échanges européens. En second lieu, il favorisera le report modal de la route vers le rail en valorisant un mode de transport éco compatible cohérent avec les principes du développement durable des territoires pour capter les flux croissants qui transitent dans l'Arc méditerranéen. Enfin, il formalisera l'émergence d'un grand corridor logistique international entre la péninsule ibérique et l'Italie du nord propice à construire au sein des régions du sud de la France, une zone d'intégration économique de niveau mondial faisant pendant à celle d'Europe du nord.

Le port de Sète développe des liaisons maritimes vers l'international. Peut-on imaginer que ce projet soit un accélérateur des trafics portuaires ?

S. C. : Bien sûr. Le rayonnement et l'attractivité des installations portuaires sont déterminés non seulement par l'importance et la qualité

Serge Clause (suite)

**« Mise à niveau
de la stratégie
commerciale des
entreprises en
Languedoc-Roussillon »**



de leur hinterland, mais également par leurs connexions aux grands bassins de production et de consommation. En offrant l'opportunité d'un acheminement direct des marchandises par le Val de Durance et le Val de Suse vers Turin sans avoir à faire de détours par Chambéry ou Nice, ce projet ne peut que valoriser l'offre du port de Sète, déjà embranché fer, et lui permettre de capter et de traiter de nouveaux trafics à destination ou en provenance du cœur économique de l'Europe du nord.

Peut-on considérer qu'avec un tel projet, la France renforcera son rôle de pays de transit entre l'Espagne et l'Italie ?

S. C. : En permettant aux trafics est-ouest d'accéder directement au corridor paneuropéen n° 5 au cœur de la plaine du Pô italienne, et aux flux nord-sud de parvenir jusqu'aux tunnels ferroviaires suisses du Loetschberg et du Saint Gothard à l'horizon 2013, ce projet contribuerait effectivement à matérialiser une véritable dorsale logistique intégrée dans le sud de l'Europe, une alternative opérationnelle, éco compatible et plus compétitive pour une partie du transport international que le détour par un corridor rhodanien largement saturé aujourd'hui.

Ce nouvel axe majeur des échanges européens entre la France et l'Italie, structuré par ce projet de liaison ferroviaire, permettra donc de renforcer de facto à terme le rôle de la France comme pays de transit en l'inscrivant dans une vision plus stratégique du développement européen et surtout plus respectueuse des impératifs de la protection environnementale.

Ce projet peut-il créer de nouveaux débouchés pour les entreprises du Languedoc-Roussillon ?

S. C. : Evidemment. Ce projet d'infrastructure contribuera à réduire mécaniquement les temps de parcours entre métropoles voisines ou proches, optimisant l'ouverture, l'accessibilité et l'attractivité de notre territoire, des facteurs essentiels du développement régional qui président aux décisions d'installations d'entreprises et à la croissance de l'activité commerciale car ils renforcent indubitablement la performance de l'organisation territoriale.

Source d'une mobilité additionnelle, la réalisation de ce projet d'axe ferroviaire alternatif vers l'Italie du nord devrait donc susciter une mise à niveau de la stratégie commerciale des entreprises régionales et concerner de multiples secteurs : le tertiaire en premier lieu, en forte concentration dans notre région, et la fonction logistique bien sûr, un domaine d'activité stratégique en Languedoc-Roussillon nécessitant aujourd'hui de meilleures conditions d'exploitation et des dessertes toujours plus performantes que sécurisées pour perdurer et croître. ■

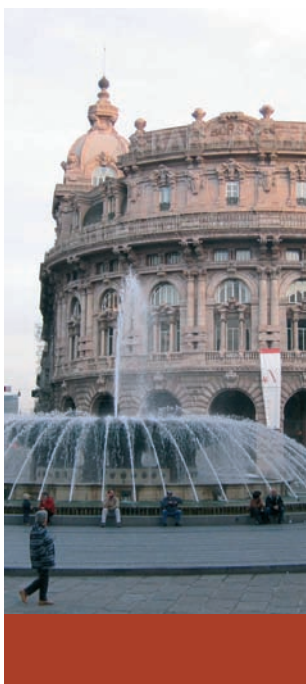


Pour un arc ferroviaire méditerranéen structuré



CCIAA de Gênes

Paolo Odone
Président
de la Chambre
de Commerce, Industrie,
Artisanat et Agriculture
de Gênes



Quels sont les grands chantiers ferroviaires soutenus par la CCI de Gênes ?

Paolo Odone : En 2017, nous aurons achevé la rénovation de la voie franco-italienne à savoir l'axe ferroviaire Gênes-Vintimille qui permettra aux trains passagers de rouler jusqu'à 200 km/h et aux trains de marchandises de rouler à 100 km/h. L'enjeu est de résorber un maillon manquant de 30 km entre Nice et Vintimille et RFF prévoit de moderniser ces derniers kilomètres de voies. Nous pourrions alors acheminer des trains de fret en provenance du port de Marseille jusque dans la vallée du Pô. Parallèlement, la France prévoit la mise en service de la LGV Paca en 2023. Côté italien, la création d'une troisième voie entre Gênes et Milan, appelé Terzo Valico, a été lancée. C'est une ligne nouvelle qui permettra aux trains de circuler à haute vitesse et à haute capacité. Il s'agira d'une voie d'accès privilégiée pour le transport de marchandises qui, depuis Gênes, rejoindra Novara dans le Piémont puis Milan et l'Allemagne via le tunnel du Gothard sur l'axe européen E24.

Quels sont les obstacles côté italien à la percée du tunnel sous le Montgenèvre ?

P. O. : Aujourd'hui, c'est le Lyon-Turin qui est sur les rails, c'est un axe prioritaire européen. Nous pensons également qu'il serait bon de faire une percée sous le Montgenèvre en complément du projet Lyon-Turin. Ces projets étant généralement très conséquents, les financements sont difficiles à réunir. Selon les dernières communications européennes doit être privilégiée une approche par « réseau prioritaire » (plus que par projet prioritaire), pour une planification européenne, offrant une réponse pragmatique en recherchant l'efficacité d'un réseau sur la base de tous les équipements existants. La priorité est l'offre de transport globale et non l'équipement.

Quels sont vos souhaits en termes de structuration de l'arc méditerranéen ?

P. O. : Les Chambres régionales de Commerce et d'Industrie de l'Eurorégion Alpmed (Piémont, Vallée d'Aoste, Ligurie, Paca et Rhône-Alpes) expriment leur soutien à la démarche de refonte de la politique européenne des transports fondée sur la création de réseaux prioritaires. A titre d'illustration, l'Eurorégion Alpmed serait concernée par un véritable réseau européen du Sud-Ouest de l'Europe, de la péninsule Ibérique vers l'Italie du Nord et l'Europe centrale. Ce réseau comprend une problématique majeure : le franchissement des Pyrénées et des Alpes, concomitant à la structuration d'un véritable corridor Sud-européen.

Quelle part du trafic portuaire de Gênes est transportée par voie ferroviaire ?

P. O. : Actuellement, le trafic marchandises de Gênes chargé sur le fer n'est que de 13 % mais nous aimerions bien augmenter cette part. ■

■ Jouer collectif pour faire du tunnel sous le Montgenèvre une priorité



Photo: CCI Marseille-Provence

Jacques Pfister
Président
de la Chambre
de Commerce
et d'Industrie
de Marseille-Provence



L'insuffisance de voies de communication entre la région de Marseille et les villes de Turin et de Milan est-elle un frein aux échanges ?

Jacques Pfister : L'Italie est le premier partenaire commercial du territoire Marseille-Provence. Il est primordial pour préserver et développer l'efficacité des échanges entre Marseille-Provence, le Piémont et la Lombardie de disposer de voies de communication suffisantes et fiables.

Aujourd'hui, tout passe par la route avec les nuisances que cela suppose en termes de saturation des axes de transport et de pollution. Notre territoire subit ces flux, plus qu'il n'en bénéficie. Cette insuffisance des voies de communication entre nos régions doit être comblée demain par une liaison ferroviaire efficace et sûre afin de favoriser les échanges entre notre territoire, son port et l'Italie du Nord voire plus largement les marchés Nord et Est européens.

Donner une réalité économique à l'Arc méditerranéen et positionner Marseille-Provence au centre des échanges, passe par un axe ferroviaire Italie, France, Espagne optimisé et fiable.

Quelles sont les potentialités du projet de tunnel ferroviaire en termes de trafics passagers et de fret ?

J. P. : Les études de faisabilité technico-économique récemment lancées par le Conseil Régional PACA ont justement pour objet de préciser les potentialités du projet. Donner une réalité au tunnel du Montgenèvre contribuerait grandement à désenclaver les départements alpins et permettrait à l'ensemble du territoire de développer un peu plus encore son attractivité touristique.

Si les trafics passagers étaient ainsi dopés, le transport de marchandises y gagnerait encore plus. Le tunnel ferroviaire du Montgenèvre offrirait au Grand Port Maritime de Marseille-Fos un nouveau débouché, élargissant ainsi au Nord et à l'Est de l'Europe son hinterland qui aujourd'hui lui fait clairement défaut. En effet, Gênes ne peut être la seule porte sud européenne des grands flux maritimes mondiaux.

Qu'il s'agisse de passagers ou de marchandises, une liaison ferrée reliant directement Marseille à Turin serait une alternative crédible au trafic routier et un formidable moyen de relancer un peu plus encore l'activité économique du territoire Marseille Provence et de la région PACA.

Le tunnel du Montgenèvre est un projet au service du développement des territoires méditerranéens.



« **Elargir l'arrière-pays
du Grand Port
Maritime
de Marseille-Fos** »



Ce projet de liaison ferroviaire permettra-t-il de réduire le nombre de poids lourds sur les routes et de réduire à la fois la pollution et le nombre d'accidents de la route?

J.P. : l'objectif du développement des transports ferroviaires. Cette liaison devrait pouvoir favoriser dans notre région le transfert vers le rail de nombreux poids lourds qui empruntent aujourd'hui l'axe littoral, réduisant ainsi très logiquement les risques de congestion, de pollution et d'accident.

Ce report modal devient d'ailleurs urgent, au regard de la croissance des trafics Est-Ouest dans les années à venir. Sans compter les développements attendus du port (les projets 2-3-4 XL par exemple).

Des perspectives qui appellent d'urgence des liaisons ferroviaires performantes pour relier l'Europe centrale et orientale.

L'union politique franco-italienne sur un tel projet sera-t-elle la garantie de sa réalisation ?

J.P. : Jouer collectif est indispensable à la réalisation effective de ce projet. L'intérêt économique commun est une réalité, partagée par la France, l'Italie bien entendu, et même l'Espagne qui a aussi beaucoup à gagner d'une liaison performante et fiable vers l'Italie.

L'accès maritime de Turin, l'accessibilité touristique tant du côté français qu'italien, la sécurisation des flux Sud-Nord et Est-Ouest, un meilleur équilibrage des flux européens en faveur du Sud de l'Europe, la constitution d'un Arc Méditerranéen ferroviaire... tous ces éléments justifient cette union politique.

Les bénéfices d'une liaison Marseille-Turin ont vocation à élargir le consensus politique déjà acquis, dépassant les seules entités régionales déjà engagées dans le projet. En effet, cette union politique est l'addition de la volonté d'une Eurorégion Alpes Méditerranée, constituée sous l'impulsion du Président du Conseil Régional PACA Michel Vauzelle, et de la région Piémont.

Jouer collectif au service du rayonnement et de l'attractivité de nos territoires, telle est la stratégie à adopter pour faire du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre une priorité. ■



SETUMONT

Les partenaires du 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
- Communes de l'Argentière-La-Bessée, Briançon, Gap, Marseille, Montgenèvre, Névache, Val des Prés

Le site internet du SETUMONT

www.setumont.com

Syndicat Mixte d'Études pour le Tunnel du Montgenèvre

Accueil

FRANCE SUISSE AUTRICHE

LYON GENÈVE MILAN

TORINO GENEVE

MARSEILLE NICE

TOULON

ITALIE

BOULOGNE

ESPAGNE BARCELONE

- Présentation
- Le PROJET
- L'actualité
- Les Cahiers d'Acteurs
- Les communiqués de SETUMONT
- Historique des décisions
- Ressources
- Liens utiles
- Forum

SETUMONT

18, boulevard de la Libération - 05000 GAP
Tél. 04 92 56 56 01 - Fax 04 92 56 56 56
e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr

Déjà paru

LES CAHIERS DU SETUMONT
n°1 Janvier 2009

TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENÈVRE

EDITO

Le tunnel sous le Montgenèvre évidemment ...

La région Provence Alpes Côte d'Azur, vue du ciel, semble faire la part égale entre Alpes et Méditerranée, entre toutes les régions sud-européennes de l'Est, à l'Ouest, mais aussi entre l'Europe et l'Afrique, via le port de Marseille.

Vue de près, la Région Provence Alpes Côte d'Azur est moins cette région de basses terres désertées, finalisées, et souvent celle des vacances ou de la retraite. Ses principaux accès sont, aujourd'hui encore, ceux que l'on connaît sous la domination romaine : la Vallée du Rhône et la voie côtière, deux voies aujourd'hui largement saturées. Aussi, avec de communication rapide n'est venu traverser cette région de part en part. A l'heure du Grenelle de l'Environnement, le col du Montgenèvre envisagé, depuis des siècles comme un point de passage naturel entre la France et l'Italie, ce qui est démontré au quotidien par le nombre de véhicules de tourisme et de camions qui le franchissent même difficilement, semble pouvoir bénéficier d'un regain d'intérêt. La percée d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, pour le développement du floué des Alpes du Sud, mais aussi pour le rapprochement de tous les échanges sud-européens, est une mission que porte aujourd'hui le SETUMONT, soutenu par l'ensemble de ses membres. Le SETUMONT, avec ce premier cahier, signe sa volonté de faire inscrire parmi les projets européens la percée d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre et la construction d'une liaison rapide sur le même mode, dans le Val de Durance reliant la métropole d'Ala-Marseille à Turin et, au-delà, Lisbonne à Budapest.

Maurice BRUN
Président de SETUMONT

SETUMONT

Syndicat Mixte pour l'étude du Tunnel du Montgenèvre
18 rue de la Libération - 05000 GAP
Tél. 04 92 56 56 01 - Fax 04 92 56 56 56
www.setumont.com

Quelques lignes d'histoire

De l'Europe à la Région : les enjeux

La problématique

SETUMONT

Hautes Alpes | Région PACA

Les communes de l'ARGENTIERE-LA-BESSEE, BRIANÇON, GAP, MARSEILLE, MONTGENÈVRE, NÉVACHE, VAL DES PRÉS

LES CAHIERS DU SETUMONT
n°2 juillet 2009

TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENÈVRE

EDITO

Tous les acteurs se mettent d'accord sur le fait que le tunnel sous le Montgenèvre est un projet européen et méditerranéen. Le projet de tunnel sous le Montgenèvre est un projet européen et méditerranéen. Le projet de tunnel sous le Montgenèvre est un projet européen et méditerranéen.

Entretiens avec :

- Jean-Claude GAUDIN
Sénateur Maire de Marseille, Vice-président du Sénat
- Michel VAUZELLE
Député, Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Jean-Yves DUSSERRÉ
Président du Conseil Général des Hautes-Alpes
- Jean-Claude TERRIER
Président du directeur du Grand Port Maritime de Marseille

SETUMONT

Syndicat Mixte pour l'étude du Tunnel du Montgenèvre
18 rue de la Libération - 05000 GAP
Tél. 04 92 56 56 01 - Fax 04 92 56 56 56
www.setumont.com

SETUMONT

Hautes Alpes | Région PACA

Les communes de l'ARGENTIERE-LA-BESSEE, BRIANÇON, GAP, MARSEILLE, MONTGENÈVRE, NÉVACHE, VAL DES PRÉS

Versions française, italienne et anglaise disponibles sur notre site internet