



février 2011 - n°4

TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENÈVRE



Edito



Maurice Brun
Président
du SETUMONT

L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports place le ferroviaire en priorité. Il souligne, en particulier, « la volonté de doter la France d'un réseau complet et de grande qualité. C'est le mode de transport privilégié, tant pour les voyageurs que pour le fret ».

Pourtant, la liaison ferroviaire Marseille-Turin sous le Montgenèvre, promue par le SETUMONT, pour le transport des voyageurs comme des marchandises ne bénéficie, dans ce schéma, que d'une trop discrète évocation.

Les membres du SETUMONT en appellent à la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

attachée au Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, afin que la liaison sous le Montgenèvre, dans la version achevée du Schéma National des Infrastructures de Transports, figure sur les cartes comme une potentialité, même à une échéance lointaine. Nous revendiquons, a minima, une mention dans le Schéma National des Infrastructures de Transports, de la liaison ferroviaire sous le Montgenèvre, prônée comme un affluent ou un prolongement de la liaison Lyon-Turin.

Une telle mention nous permettra de préserver, dans le cadre des plans locaux d'urbanisme, les espaces qui pourraient être, dans un avenir même très lointain, affectés à ce projet sans laisser aux générations futures les contraintes d'expropriations ou de démolitions.

Est-il judicieux d'arrêter, dans un laps de temps aussi court, de façon ferme et définitive, les projets qui configureront, irréversiblement, la France et l'Europe à l'horizon de trente ans ? A une telle échéance permettons-nous, au moins, d'envisager un éventail des possibles.



**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
05001 GAP CEDEX
e.mail :
setumont@hautes-alpes.cci.fr

www.setumont.eu

les cahiers du SETUMONT



Sommaire

Entretien avec :

- **Jean-Louis Amato** 3
Président directeur général d'Amato Transports
- **Jean-Yves Salles** 4
Président directeur général de Serre Chevallier Valley
- **Jean-Pierre Huchon** 5
Conseiller en intelligence économique territoriale
et membre de l'association NosterPaca
- **Jacques Estour** 8
Président de l'Office interconsulaire
des Transports et des Communications du Sud-Est

Conseil Régional :

- Le deuxième Conseil de Développement
pour la liaison ferroviaire sous le Montgenèvre 9

Grand Port Maritime de Marseille :

- **Marc Reverchon** 11
Président du Conseil de Développement du Grand Port Maritime de Marseille
Extrait de l'avis sur l'avant-projet du Schéma National des
Infrastructures de Transport

www.setumont.eu

Toute l'actualité, toutes les publications en un clic !

Syndicat Mixte d'Études pour le Tunnel du Montgenèvre

Accueil

FRANCE SUISSE AUTRICHE

LYON Grenoble Tignes, Val d'Aoste, Courmayeur

TOULOUSE MARSEILLE NICE TOULON

ESPAGNE ITALIE

BARCELONE MILAN VENISE

ROME

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

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

Hautes Alpes
Département des Alpes
CCI
Région PACA

Après le Gothard, le Montgenèvre !



Jean-Louis Amato

Président directeur général
d'Amato Transports,
Président de l'Office Régional
des Transports

Pour Jean-Louis Amato, transporteur routier, le percement du Montgenèvre est indispensable pour, à la fois, désenclaver la région Provence-Alpes-Côte d'Azur tout en accédant aux marchés nord européens.

Avec l'achèvement à la mi-octobre du percement du tunnel du Gothard, le plus long tunnel d'Europe avec ses 57 km de long qui permettra de relier Zurich à Milan en 2h40 seulement, Jean-Louis Amato s'inquiète de l'avenir du Sud de la France en termes d'infrastructures de Transport et en appelle aux Pouvoirs Publics pour que le percement du Montgenèvre soit inscrit au Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) et qu'il figure également sur les réseaux transeuropéens des transports (RTE-T).

« Il est vraiment important que le tunnel du Montgenèvre se réalise car les axes routiers qui mènent à Vintimille sont saturés. Il faut se rendre à l'évidence : emprunter le col du

Montgenèvre cause des nuisances. D'ailleurs, depuis 2003, seuls les véhicules assurant la desserte locale sont autorisés à le franchir. Des flux importants arrivent d'Europe du Nord vers Turin et Milan et si nous n'ouvrons pas cette voie, la région PACA sera isolée et les flux transiteront par Lyon ou par Vintimille déjà engorgées », explique Jean-Louis Amato, qui préside par ailleurs l'Observatoire régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur.

En tant que transporteur routier spécialiste du transport de matières dangereuses, M. Amato connaît bien la problématique de la traversée transalpine et les risques encourus par ses chauffeurs : *« Je n'aime pas envoyer mes chauffeurs en Italie à cause des nombreux tunnels mais nous n'avons pas d'alternative ».*

Selon lui, le tunnel sous le Montgenèvre *« donnera du souffle à la route ».* Et pour tordre le cou aux idées reçues sur la concurrence entre

modes de transport il ajoute : *« Je serai heureux de mettre mes caisses sur des wagons, surtout des dangereuses. J'ai été un des premiers à dire que l'avenir de la route c'était le rail tout comme j'ai salué l'initiative de mettre un navire entre Toulon et Civitavecchia. Initiative malheureusement abandonnée ».* Néanmoins, pour que les transporteurs routiers acceptent de basculer vers le rail deux conditions doivent être remplies : *« Ce qui compte c'est la fiabilité et la régularité du service »*, ajoute le dirigeant. L'Observatoire régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur est une association financée par l'Etat et le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur dont la vocation est de développer les outils de connaissance et d'information régionale à caractère économique sur le transport de marchandises et de voyageurs. *« L'ORT est un lieu d'échanges, il crée les conditions du débat »*, conclut Jean-Louis Amato.





Le tunnel du Montgenèvre nous permettra d'attirer une clientèle internationale



Jean-Yves Salles

Président directeur général
de Serre Chevallier Valley

Préserver les cîmes immaculées en réduisant au maximum le nombre de parkings grâce à l'usage accru des transports collectifs et en particulier du train ? C'est possible. Pour Jean-Yves Salles, Président directeur général de Serre Chevallier Valley, c'est simplement une question de volonté : celle des Pouvoirs publics de mener à bien le projet de percement du Montgenèvre.

Des pistes noires plus vertes avec moins de rejet en CO₂ ! S'il y a bien un endroit où l'empreinte écologique a son importance c'est en haut des pistes. Une étude réalisée par la Vallée des Belleville, révèle que 85% du rejet de CO₂ provient des véhicules des vacanciers. Selon Jean-Yves Salles, Pdg de Serre Chevallier Valley, l'attitude des Français à l'égard de l'automobile est en train de changer et

les gens sont beaucoup plus sensibles à l'environnement. *« Il faut un axe ferroviaire entre Marseille et l'Italie. Cela semble tellement évident ! Si nous raisonnons à moyen ou long terme c'est une excellente solution. Il faut un moyen de transport collectif qui puisse arriver à Briançon avec une fréquence importante. De plus nous sommes proches des aéroports de Turin-Caselle, Milan-Malpensa et Milan-Linate. Avec le tunnel sous le Montgenèvre notre station sera à 4 heures de Londres ! Sans compter que les aéroports italiens ne sont jamais en grève. On peut imaginer le train qui arrive directement à l'aéroport comme c'est le cas à Lyon Saint-Exupéry ou à Roissy et attirer une clientèle internationale »,* souligne Jean-Yves Salles qui veille depuis

quatre ans aux 450 hectares de domaine skiable.

En trois jours, il voit passer 500.000 skieurs (soit 1.400.000 journées/skieurs). *« 81% de nos clients viennent en voiture et 19% par transport collectif notamment le bus. Le percement du Montgenèvre nous permettrait de réaliser des économies : moins de parkings, moins d'entretien des routes, moins d'opérations de déneigement »,* explique Jean-Yves Salles qui ne mise pourtant pas sur l'arrivée d'une clientèle italienne, plutôt avide de petites stations. *« Les Italiens se déplacent en voiture car ils viennent skier seulement le week end et préféreraient généralement s'arrêter dans les stations familiales de Sestrières ou de Montgenèvre »,* conclut, Jean-Yves Salles.



Tunnel du Montgenèvre, un axe complémentaire au RTE existant



Jean-Pierre Huchon

Conseiller en intelligence économique territoriale, membre de l'association NosterPaca et membre du Comité de personnes qualifiées du Setumont

Quels sont les enjeux de l'inscription du tunnel sous le Montgenèvre au SNIT ?

La liaison ferroviaire directe Val de Durance – Italie par le tunnel du Montgenèvre a déjà fait l'objet de plusieurs décisions gouvernementales. La procédure a été actée dans le CPER 2007-2013 et confirmée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 2 février 2009.

Or, paradoxalement, ce projet ne figure pas dans l'avant-projet consolidé de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) publié en janvier dernier, alors que la priorité est donnée au ferroviaire.

Je rappelle que, après neuf années de travaux entre 1998 et 2007, la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône (DTA 13) posi-

tionne cette liaison ferroviaire val de Durance - Italie par le tunnel du Montgenèvre en 1.1.1, c'est à dire en Urgence 1 de la Priorité 1 de l'Objectif 1. La DTA 13 est un décret en Conseil d'Etat de mai 2007 dont les orientations sont prescriptives, c'est-à-dire qu'elles s'imposent à tous et prioritairement aux services de l'Etat chargés de l'équipement de notre territoire.

“Le tunnel sous le Montgenèvre ne figure pas au SNIT alors que la priorité est donnée au ferroviaire !”

L'oubli de la percée du Montgenèvre dans l'avant-projet du SNIT est donc un signal très grave adressé aux entreprises et aux investisseurs de notre région. Cet oubli doit être réparé au plus vite.

Peut-être parce qu'il est considéré comme concurrent du Lyon-Turin ?

Le risque de concurrence entre les deux projets est minime, voire inexistant. Les axes concernés sont en effet nettement séparés et perpendiculaires entre eux, nord ouest – sud est pour le Lyon-Turin et sud ouest – nord est pour le Marseille-Turin, ce qui rend ces corridors géographiquement complémentaires.

D'ailleurs, le désenclavement du Briançonnais vers Paris passe tout

naturellement par le futur tunnel sous le Montgenèvre, puis par le tunnel international actuel du Mont Cenis et futur tunnel de la Transalpine.

Pour le fret, les axes des Alpes du Nord et ceux des Alpes du Sud répondent à des logiques de flux logistiques indépendants ainsi que le montrent plusieurs études récentes publiées par les services officiels concernés, notamment français, suisses et autrichiens.

Par contre, il est exact que la forte concurrence entre les passages nord-alpins explique la chute importante des flux de transit européens sur le couloir Lyon-Turin depuis la fin du siècle dernier. Selon les dernières expertises suisses et françaises, le trafic de transit européen y est devenu très faible. Les concurrents du corridor Lyon-Turin s'appellent Lötschberg-Simplon et Saint-Gothard. Certainement pas Montgenèvre. Au contraire, le tunnel du Montgenèvre apportera un flux opportun à ce corridor sévèrement sinistré.

“Lötschberg-Simplon et Saint-Gothard, concurrents du Lyon-Turin”

Dans les Alpes du Sud, l'évolution est inverse de celle observée dans les Alpes du Nord. Les flux poursuivent leur progression et le trafic de transit européen est devenu majoritaire à Vintimille.

les cahiers du SETUMONT



Le corridor européen Espagne – Italie passe aujourd'hui par notre région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il devient urgent d'assurer à ce flux un transfert modal correspondant aux priorités affichées dans le préambule du SNIT. Le seul transfert modal possible pour accéder à la plaine du Pô avec des flux massifiés est la liaison ferroviaire Val de Durance – tunnel du Montgenèvre, parfaitement identifiée par les services de l'Etat dans la DTA 13.

Quels sont les critères d'éligibilité au RTE-T ?

L'éligibilité au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) suppose le respect des critères de cohérence de ce réseau. Le couloir Val de Durance - tunnel du Montgenèvre n'est pas un nouvel axe du RTE-T. Mais, conformément au rapport Bradbourn (Parlement Européen) de février 2004, il constitue un tronçon transfrontalier complémentaire du projet prioritaire européen PP 6 (plaine du Pô). C'est le maillon manquant du corridor européen n° 5 Lisbonne – Kiev dans les Alpes du Sud.

Grâce à son orientation sud ouest – nord est, ce couloir du Val de Durance permet d'assurer simultanément plusieurs liaisons essentielles en débouchant sur le secteur Turin – Novare – Milan :

- liaison ouest-est entre le PP 3 (Espagne – Languedoc) et le PP 6 (plaine du Pô),
- liaison sud-nord entre les zones logistiques méditerranéennes françaises et le PP 24 (tunnels suisses),
- alternative modale au tout routier sur le littoral méditerranéen (saturation à Vintimille).

Bien évidemment, l'éligibilité au RTE-T s'appuie sur un accord avec nos amis italiens. A ce titre, le protocole d'accord signé le 3 décembre 2003 entre

la Province de Turin et le Conseil Général des Hautes-Alpes demeure la référence politique pertinente dans l'identification des enjeux et la planification du projet.

Je rappelle également que, le 27 novembre 2001, au cours du sommet franco-italien de Périgueux, les autorités gouvernementales, françaises et italiennes, ont confié 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".

Nous constatons, neuf ans plus tard, que la CIG n'a toujours pas honoré la mission qui lui a été confiée. Il est évident qu'une telle lenteur dans la gestion de cette procédure crée un handicap grave pour les Alpes du Sud.

Quels sont les avantages techniques de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre ?

Le coût de réalisation de ce maillon manquant est particulièrement faible en comparaison des projets analogues retenus par la Commission européenne. Le coût du premier objectif fixé par l'accord politique de 2003, le tunnel à voie unique, est estimé à environ 1,5 milliard d'euros. Il est réalisable en 4 ou 5 ans.

La voie existante du val de Durance bénéficie de la progressivité des pentes dans les Alpes du Sud. L'association Ferrmed propose une pente maximale souhaitable de 1,2% pour les trains de fret. La pente moyenne globale entre Marseille et Briançon est de 0,5 %. La pente moyenne entre gares ne dépasse jamais 1%. Le tracé actuel présente trois courts segments à 2,5% potentiellement réductibles ou contournables.



A titre de comparaison, les pentes d'accès au tunnel du Mont Cenis dépassent 3%. Or ce tunnel est en cours de modernisation pour le porter au gabarit B+.

“ **Un gazoduc pour retirer des milliers de citernes en circulation** ”

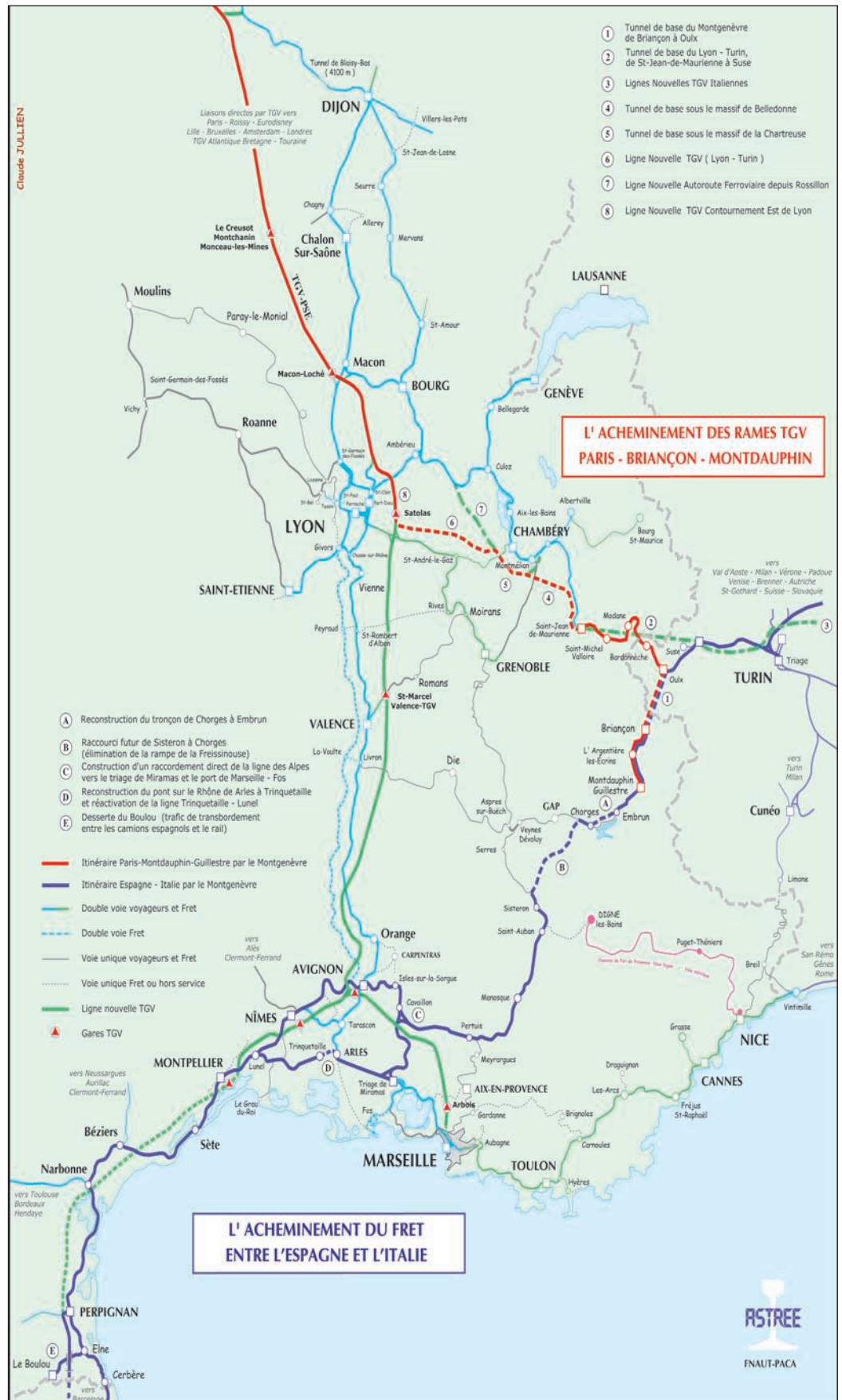
Par ailleurs, le réseau italien n'accepte pas les trains de longueur supérieure à 550 mètres (650 m dans le futur ?). Les convois utilisant cet axe seront donc de longueur normale et relativement légers (voyageurs, conteneurs, citernes).

L'étude DRE PACA – SYSTRA de septembre 2003, sur l'amélioration des déplacements dans les Alpes du sud, estime la capacité pratique sur 24 heures à 80 / 90 sillons environ avec la ligne à voie unique. Avec 25 à 40 sillons TER à l'horizon 2020, cette capacité permet une circulation de 40 à 60 sillons fret, soit entre 4 et 7 millions de tonnes nettes annuelles sur l'axe.

Vous souhaitez évoquer aussi l'autre réseau transeuropéen, celui de l'énergie ?

Si la cohérence apportée par le tunnel du Montgenèvre au RTE-Transports apparaît à juste titre prioritaire, il ne faut pas oublier celle apportée au RTE-Energie.

Nous avons bien écouté les demandes des autorités du Piémont et de la Lombardie en charge de l'approvisionnement énergétique de la plaine du Pô. Nous comprenons leur souci de sécurisation et de diversification de cet approvisionnement. Ils connaissent l'importance des terminaux pétroliers du port de Fos et observent avec intérêt le positionnement des stockages de Manosque à moins de 200 km de la plaine du Pô. Leur demande d'étudier la pose d'un gazoduc en profitant des travaux de percement du tunnel du Montgenèvre est donc un projet stratégique franco-italien particulièrement pertinent. En termes d'environnement, cette connexion souterraine retirerait des milliers de citernes en circulation dans les vallées alpines. En conclusion, la réalisation du tunnel ferroviaire offre au RTE-T et au RTE-E, à court terme et avec un faible investissement, une exceptionnelle interconnexion directe entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les axes prioritaires européens débouchant dans la plaine du Pô.





Le tunnel du Montgenèvre doit être un axe de transit international



Jacques Estour

Président de l'Office interconsulaire
des Transports et des Communications
du Sud-Est

L'OITC a souhaité devenir membre du Setumont. Quelles ont été vos motivations ?

Depuis longtemps, nous évoquons le percement du Montgenèvre. Lorsque l'OITC a été sollicité nous avons répondu favorablement et immédiatement. Notre demande d'adhésion a été formalisée en novembre dernier. Ce tunnel présente un intérêt dans le cadre de la problématique générale de la traversée alpine. L'axe France-Italie via Vintimille voit transiter davantage de poids-lourds que le Fréjus et le Mont-Blanc réunis ! Le tunnel du Montgenèvre a un intérêt car il peut être un axe de transit international. Nous constatons deux freins actuellement. Tout d'abord les nombreux conflits sociaux ont fait perdre au port

de Marseille sa crédibilité qu'il doit impérativement retrouver.

Le second frein est le dynamisme des Espagnols qui ont poursuivi leurs investissements sur l'axe Perpignan-Nîmes-Montpellier et Vallée du Rhône. La montée en fréquence à trois trains par jour de l'axe ferroviaire Perpignan-Bettembourg prouve son efficacité. La liaison TGV Perpignan-Figueras est désormais inaugurée, le débat public de la LGV Montpellier-Perpignan est achevé et le contournement ferroviaire de Montpellier et Nîmes a été validé.

Vallée de la Durance, Vallée du Rhône. Peut-on parler de développement à deux vitesses ?

Les développements prévus dans la Vallée du Rhône n'ont rien à voir avec le sous-équipement dans la Vallée de la Durance. La réalisation de l'ensemble de la liaison ferroviaire et routière par la Vallée de la Durance vient en concurrence avec les axes Vallée du Rhône, Barcelone-Lyon et Lyon-Turin. Les Pouvoirs Publics n'acceptent pas la réalisation d'un équipement supplémentaire, alors qu'il s'agit en fait d'un équipement complémentaire, pour desservir le port de Marseille et l'Espagne et, ce même, si la percée du Montgenèvre coûte infiniment moins cher que pour Lyon-Turin où le tunnel déboucherait en Italie, à la sortie du Fréjus.

Cet équipement ne pourra voir le jour que si des opérateurs privés sont prêts à participer au financement. Il faudrait une intervention forte au niveau des Pouvoirs Publics pour que ce tunnel soit intégré dans le dernier Schéma

National des infrastructures de transport qui par ailleurs, malgré une évolution positive, n'affirme toujours pas l'achèvement de l'autoroute entre Grenoble et Gap.

Les infrastructures routières de la Vallée du Rhône sont saturées. L'autoroute A7, la plus fréquentée, connaît 45 jours de blocage par an et l'Etat ne souhaite plus investir dans les nouvelles infrastructures routières !

Le tracé du contournement ferroviaire Nord de Lyon a été arrêté et le contournement par le Sud-Est en cours d'adoption. L'ambition étant de raccorder les trafics du Nord, du Rhin-Rhône, via l'Est de Lyon. A partir du Sud de Lyon, cette voie va franchir la rive droite du Rhône qui sera dédiée au fret. Elle continuera ensuite vers Nîmes, Montpellier et Barcelone. L'axe Rhin-Catalogne, en cours de réalisation, sera un axe lourd.

Parallèlement, le Lyon-Turin sera aussi une infrastructure ferroviaire lourde dédiée au fret et aux voyageurs.

On voit que les projets à achever ou à moderniser sont multiples au SNIT. Le Montgenèvre ne peut être exclu de ce programme. C'est un élément structurant de notre territoire Sud-Est et de l'Eurorégion Alpes-Méditerranée qui réunit les régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Ligurie et Piémont.

**“ Le Montgenèvre
ne peut être
exclu du SNIT ”**

Le deuxième Conseil de Développement pour la liaison ferroviaire sous le Montgenèvre s'est tenu à l'Hôtel de Région le 17 janvier 2011.

Etaient présentés à cette occasion, les résultats des premières études engagées dans le cadre du Contrat de Projet Etat Région 2007/2013 :

- les premières observations sur le contexte italien par le cabinet Al Engeneering mettent en évidence l'attentisme des Italiens, considérant que la liaison ferroviaire sous le Montgenèvre est perçue comme un affluent de la liaison Lyon-Turin et que la priorité doit être donnée à cette dernière.
- une synthèse, réalisée par le cabinet Ingerop, des études effectuées à ce jour suivie d'une suggestion d'études complémentaires

à prévoir : études de trafics du trafic de marchandises et voyageurs y compris de la clientèle saisonnière, définition de scénarii de desserte, études techniques, analyse socio-économique avec notamment une analyse des coûts et de la rentabilité

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur va relancer ces différentes études préalables au débat public qui se déroulera en fin d'année 2013. A cette échéance, deux nouveaux Conseils de développement seront réunis. Les autorités italiennes seront associées à la poursuite de la réflexion et des études.

La Préfète des Hautes-Alpes, Francine Prime, a confirmé l'attachement de l'Etat à ce projet de liaison sous le Montgenèvre, dont les études ont été inscrites au Contrat de Projets Etat-Région 2007/2013. 225 000 euros sont d'ailleurs affectés par l'Etat, pour la poursuite, en 2011, des différentes études préalables au débat public.

Ce projet devrait faire l'objet d'une nouvelle inscription, au terme du débat public de 2013, dans le prochain C.P.E.R. 2014-2020.





Avant-projet du schéma national des infrastructures de transport (SNIT)



Marc Reverchon

Président du Conseil de
Développement du Grand Port
Maritime de Marseille

EXTRAITS DE L'AVIS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Le « schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence. (...) Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement » (loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement).

L'avant-projet de SNIT, publié le 12 juillet 2010, est donc un engagement issu des lois du Grenelle de l'environnement.

Dans ce contexte, l'avant-projet se présente plus comme un document de stratégie. Il fixe donc des orientations en matière d'infrastructures de transport. Cette stratégie se décline sous forme d'actions concrètes à un horizon de 20 à 30 ans. Il énonce les projets pour lesquels les études peuvent être poursuivies avec un objectif de réalisation à 20 ou 30 ans.

Sont concernés uniquement les grands projets de développement, c'est-à-dire les projets créant de nouvelles fonctionnalités de transport pouvant induire de nouveaux trafics ou de nouveaux comportements. Les projets de modernisation, tels que ceux prévus au CPER ou dans les programmes de modernisation des itinéraires pour les

routes (PDMI), ne sont pas repris au SNIT.

En termes de contenu, ce schéma s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- Optimiser le système de transports existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures ;
- Améliorer la performance du système de transports dans la desserte des territoires ;
- Améliorer les performances énergétiques du système de transports ;
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transports.

Le Conseil de Développement du GPMM, réuni en séance plénière le 20 janvier 2011 a demandé que le SNIT final intègre le projet de liaison ferroviaire sous le Montgenèvre. Voici les extraits correspondants de son avis :

« Après avoir pris connaissance de l'avant-projet de SNIT, tel que publié le 12 juillet 2010,

Sur la proposition de son Président, le Conseil de Développement du GPMM émet l'avis suivant :

- Le Conseil de Développement du GPMM se réjouit que des opérations aussi essentielles pour l'avenir du port de Marseille-Fos soient inscrites, comme le raccordement des installations aux corridors Nord-Sud d'autoroutes ferroviaires, ou le



contournement de l'agglomération lyonnaise. La liaison Fos-Salon et le contournement d'Arles sont aussi des projets fondamentaux pour l'avenir du port.

- Le Conseil de Développement du GPMN considère toutefois que plusieurs interrogations subsistent dans d'autres domaines :

(...)

- L'avant-projet passe sous silence les nécessités des échanges Est-Ouest aux côtés des flux Nord-Sud. Le port de Marseille-Fos ne peut considérer comme acceptable que les trafics de l'Arc Latin soient obligés

de remonter jusqu'à Lyon pour franchir les Alpes, ce que les populations riveraines n'accepteront pas. Le port de Marseille-Fos doit être un nœud à part entière des échanges Est-Ouest et non un simple Finistère ou cul-de-sac. La région et son port doivent être raccordés au centre de l'Europe par le mode ferroviaire via la ligne du Val de Durance et la traversée alpine du Montgenèvre (et pour ce qui concerne les passagers, par la LGV PACA prolongée vers l'Italie). L'État et tous les acteurs publics doivent à ce titre intervenir auprès de l'Europe dans le cadre la révision de la politique des RTE-T

pour faire en sorte que les liaisons correspondantes soient clairement inscrites dans le document de planification européenne ;

(...)

Le Conseil de Développement du GPMN demande que le SNIT final prenne en compte ces observations. »



les cahiers du SETUMONT



Les partenaires du SETUMONT

- Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Conseil Général des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Marseille-Provence
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale 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

Les membres du Comité de personnes qualifiées

- Monsieur Alessandro BARBERIS, Président de la Chambre de Commerce, Industrie, Artisanat et Agriculture de Turin, Président d'Eurochambres
- Monsieur Luc CORSO, Vice-Président honoraire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence,
- Monsieur Franco CAPRA, Maire de la commune de Clavière (Italie).
- Monsieur Alain SEGUIN, Cadre retraité de la SNCF et consultant
- Monsieur Jean-Pierre HUCHON, Conseiller en intelligence économique et membre de l'association NosterPaca



www.setumont.eu



Les communes de L'ARGENTIÈRE-LA-BESSÉE, BRIANÇON, GAP, MARSEILLE, MONTGENÈVRE, NÉVACHE, VAL DES PRÉS