



Copie JCS / Fait 22/1/92

De G... Ville de Gap

Le Maire

*Ancien Ministre
Parlementaire Européen*

PBR/NM

*M. Bourlier
- à mm sans à prof de
est utobi que d'ach de
notre generation
je propose de s'en tenir
à strictement à l'Union
de l'Europe
Le 6 JAN. 1992*

Monsieur le Président,

La forte expansion de la demande prévisible en matière de transports exige dans le même temps une accélération du programme de réalisation des infrastructures, en particulier auto-routières et une diversification de celles-ci, notamment en ce qui concerne le rail et les trains à grande vitesse.

Dans la perspective du Marché Unique Européen, cet effort doit s'appliquer particulièrement aux relations avec nos partenaires de la Communauté, en particulier pour notre région, avec l'Italie.

Enfin, un aménagement plus équilibré du territoire implique que l'on offre aux régions jusqu'ici peu peuplées les moyens de leur expansion : tel est le cas du Val de Durance.

Ces trois types de réflexion m'encouragent à vous soumettre la proposition d'ETUDE D'UNE LIGNE DE T.G.V. ENTRE MARSEILLE ET TURIN selon l'axe Marseille, Aix en Provence, Pertuis, Manosque, Sisteron, La Saulce, La Batie-Neuve, Embrun, L'Argentière la Bessée, Briançon, Suze, Turin.

En effet, lorsque l'on examine le schéma des trains européens à grande vitesse, on constate que le tracé : Barcelone-Turin a été conçu comme devant passer par Lyon ! Or la relation entre l'Italie du Nord d'une part et la Catalogne et l'Espagne d'autre part est appelée à devenir une des grandes liaisons de l'arc Sud-Européen.

Elle doit être aussi courte que possible et ne pas éviter Marseille et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Par ailleurs, les problèmes d'environnement et de sur-population ont fait écarter la solution littorale par Fréjus, Cannes, Nice et Vintimille.

Inversement, il est prévu que le T.G.V. Paris-Côte d'Azur croise la vallée de la Durance à hauteur de Pertuis ; il serait donc très intéressant d'étudier le chaînon manquant européen Pertuis-Suze pour mettre en relation Marseille et Turin sur l'axe ferroviaire à grande vitesse Espagne-Italie.

La ligne de T.G.V. trouverait tout naturellement sa place le long de l'autoroute A.51 jusqu'à La Bâtie-Neuve, puis le long de l'actuelle voie SNCF jusque dans le Briançonnais où le site d'un tunnel devrait être trouvé, peut-être sous le Montgenèvre.

Cette solution aurait en outre le mérite de sauver un axe ferroviaire dans les Alpes du Sud car sachant que la ligne actuelle Marseille-Briançon accuse un déficit annuel d'exploitation de 25 M.F. la pérennité de cette ligne sera toujours pour le moins fragile, voire menacée au fur et à mesure que la concurrence de l'autoroute se fera plus vive.

En outre, dans la perspective du développement éventuel du ferroutage sur des axes longs d'ici une vingtaine d'années, il serait intéressant d'étudier la création d'un axe de ce type entre l'Italie du Nord et la région Marseillaise.

Un tel projet ne remet pas en cause la réalisation indispensable et urgente d'un tunnel routier de 3,7 km sous le Col de l'Echelle, mais il pourrait être envisagé qu'à terme, lorsque cette liaison ferroviaire à grande vitesse serait créée, on puisse faire basculer le trafic poids-lourds de l'Echelle sur le rail.

L'étude pourrait également pour le même tracé comporter une variante TGV qui serait la meilleure solution, ou une variante : voie ferrée à circulation rapide sur laquelle la SNCF envisage de faire rouler des trains à des vitesses comprises entre 160 et 200 km/h.

L'ensemble de ces considérations me conduit à vous proposer la création d'un syndicat mixte d'études pour la réalisation d'une voie ferrée à grande vitesse dans le Val de Durance.

Comme en témoigne le document ci-joint, cette étude qui peut être financée sur deux exercices coûte 900.000 francs.

Compte-tenu de l'actualisation, des frais administratifs et d'information à prévoir dans un premier temps, même de façon modeste, il conviendrait de réunir au moins la somme d'un million de francs.

Je n'ignore pas que les collectivités territoriales et les organismes consulaires sont tous confrontés à des problèmes financiers souvent difficiles, aussi me suis-je efforcé de répartir ce coût sur un grand nombre de collectivités ; ainsi, l'investissement représenté pour chaque collectivité est-il très minime au regard de l'intérêt que pourrait représenter un tel projet.

Je n'ignore pas non plus que cette étude peut révéler une faisabilité difficile et qu'il s'agit en toutes hypothèses d'un dossier à long terme, mais ceci est une raison supplémentaire pour commencer des investigations dès maintenant.

Je suis persuadé que l'importance d'une telle étude ne vous aura pas échappée et que vous souhaiterez y associer la collectivité ou l'organisme dont vous avez la charge.

Dans l'attente d'une réponse favorable la plus rapide possible,

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

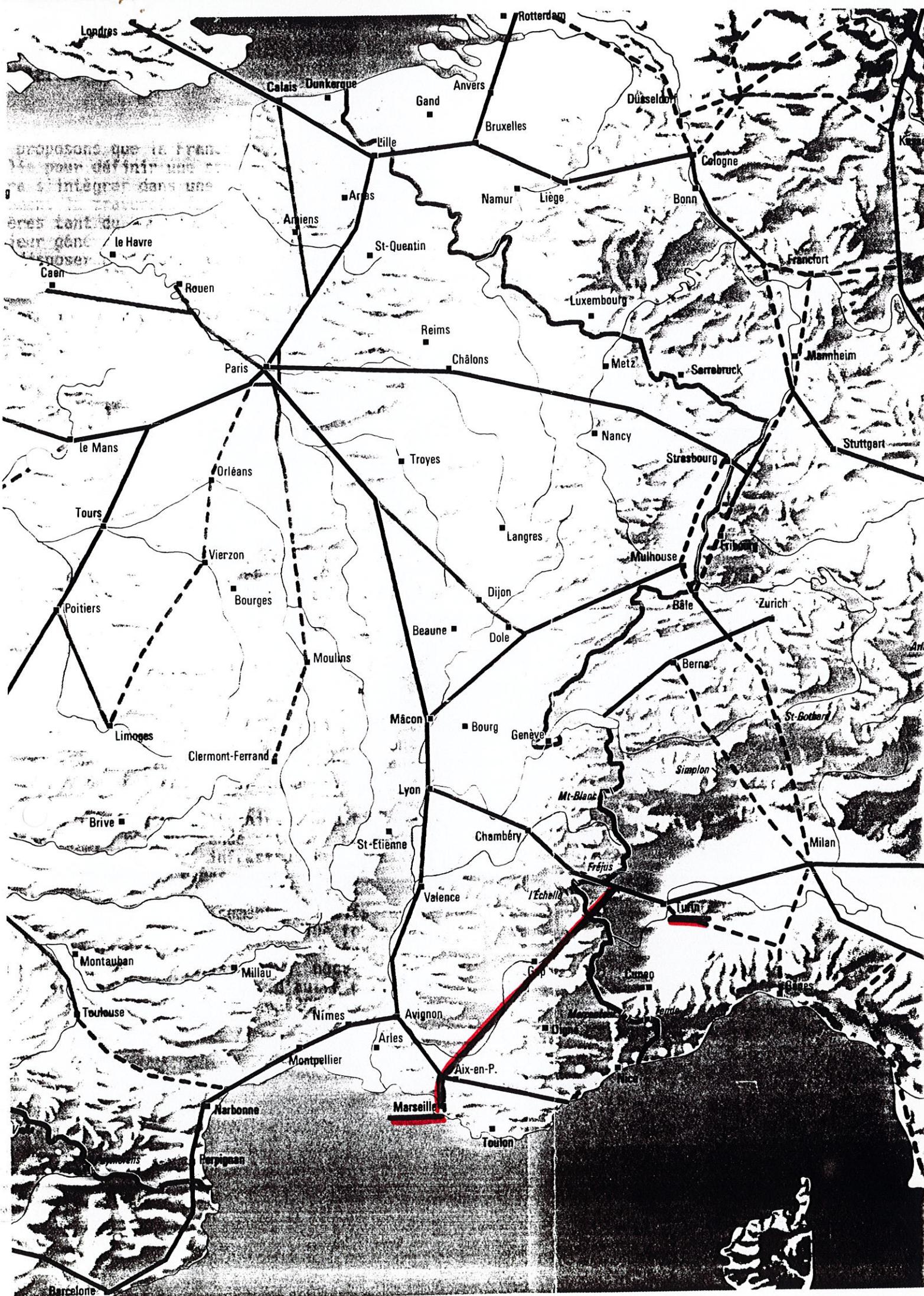
Je compte sur vous .



Pierre BERNARD-REYMOND

La Chambre de Commerce Régionale pourrait elle participer à cette étude à hauteur des autres chambres soit 25000 F en 1992 et 25000 F en 1993 ? Avec mes remerciements.

Monsieur Henri MERCIER
Président de la Chambre Régionale
de Commerce et d'Industrie
8 rue Neuve St Martin
BP 1880
13222 MARSEILLE Cédex 01



ETUDE POUR LA REALISATION D'UNE VOIE FERREE

A GRANDE VITESSE DANS LE VAL DE DURANCE

MARSEILLE - TURIN

REPARTITION DES COUTS DE FINANCEMENT

COLLECTIVITES ET ORGANISMES	1992	1993
COMMUNES :		
MARSEILLE	30.000 F	30.000 F
AIX EN PROVENCE	30.000 F	30.000 F
MANOSQUE	25.000 F	25.000 F
SISTERON	20.000 F	20.000 F
DIGNE	25.000 F	25.000 F
GAP	25.000 F	25.000 F
EMBRUN	25.000 F	25.000 F
L'ARGENTIERE LA BESSEE	20.000 F	20.000 F
BRIANCON	25.000 F	25.000 F
REGION P.A.C.A.	70.000 F	70.000 F
DEPARTEMENTS :		
BOUCHES DU RHONE	50.000 F	50.000 F
ALPES DE HAUTE PROVENCE	50.000 F	50.000 F
HAUTES-ALPES	50.000 F	50.000 F
CHAMBRES CONSULAIRES :		
C.C.I. BOUCHES DU RHONE	25.000 F	25.000 F
C.C.I. ALPES DE H. PROVENCE	25.000 F	25.000 F
C.C.I. HAUTES-ALPES	25.000 F	25.000 F