

Cahier Setumont n° 7 – Novembre 2017

Cahier d'acteur spécial

"Assises nationales de la mobilité"

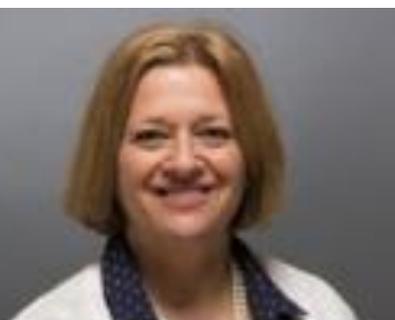


S'affranchir du verrou du Montgenèvre : une opportunité européenne pour un désenclavement indispensable des Alpes du Sud

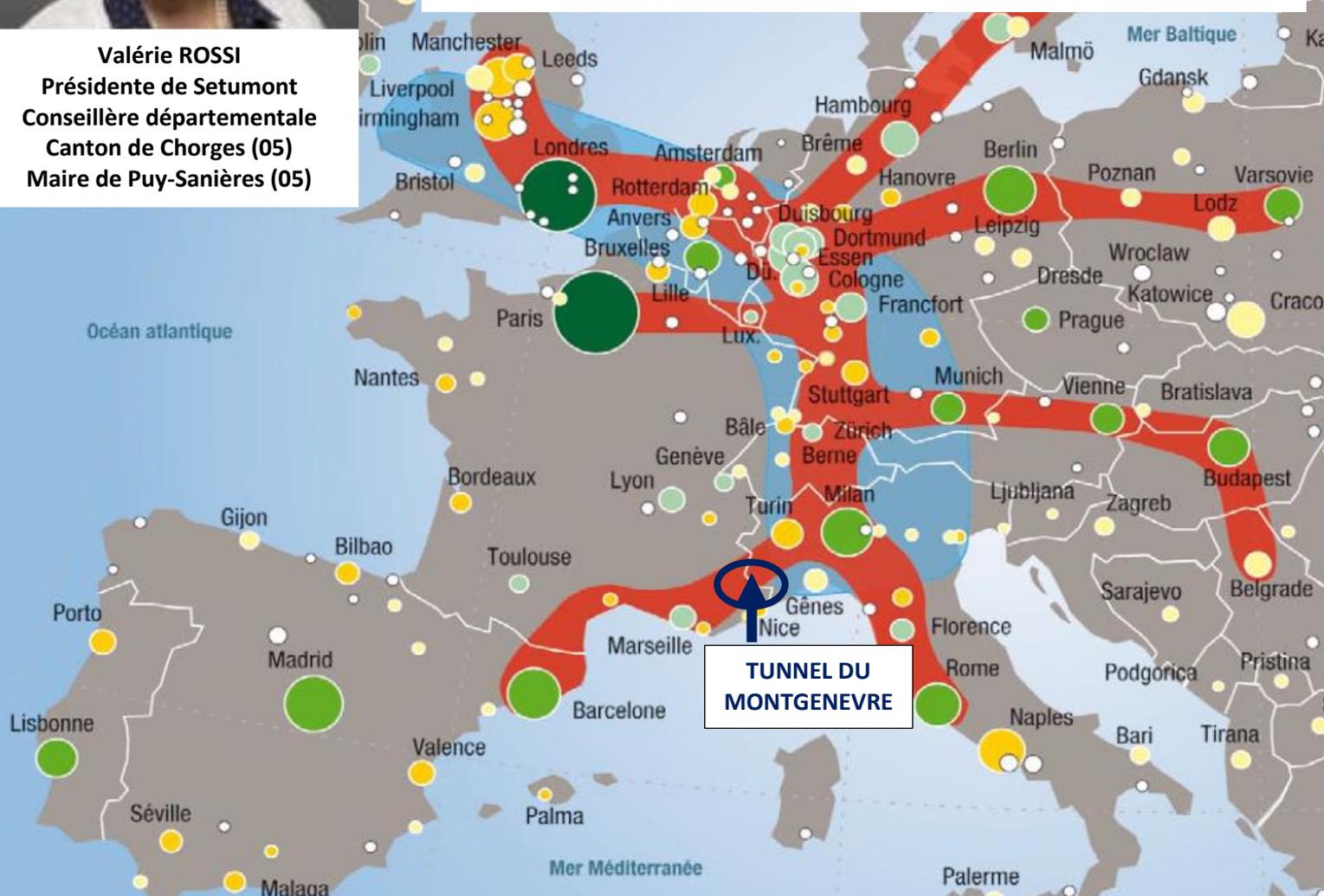
www.setumont.eu

LES CORRIDORS DE L'EUROPE NOUVELLE A FORT POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT

Guy Baudelle – Géographe - 2010



Valérie ROSSI
Présidente de Setumont
Conseillère départementale
Canton de Chorges (05)
Maire de Puy-Sanières (05)



HISTORIQUE DES DECISIONS ET EXPERTISES OFFICIELLES SUR LE PROJET MONTGENEVRE

Lettre adressée le 2 octobre 2017, par Madame Valérie Rossi, Présidente du Setumont,
à Madame Elisabeth Borne, Ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports ,
en contribution aux Assises nationales de la mobilité
(extraits)

"Une reconnaissance nationale et européenne de l'utilité et de l'urgence du projet Montgenèvre

Depuis l'ouverture des frontières des pays de l'Europe centrale et orientale, de nombreuses expertises précisent l'évolution des flux économiques transalpins.

Ces expertises, qui sont à replacer dans le cadre des accords franco-italiens sur ce projet, ont conduit à plusieurs décisions institutionnelles qui officialisent la percée ferroviaire sous le Montgenèvre: 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.

Je rappellerai pour mémoire,

- **le 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 pas encore commencé;

- **le sommet gouvernemental franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001**, qui confie à la Commission intergouvernementale (CIG) des 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", mission dont le compte rendu demeure toujours attendu;

- **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";

- **l'expertise du rapporteur européen Philipp Charles Bradbourn en février 2004**, qui conclut à l'urgence (avant 2015 !) de compléter 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";

- **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, le Comité de Massif demandant que la liaison ferroviaire par le tunnel du Montgenèvre soit incluse 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**, 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) et dont **les orientations prescriptives doivent être intégrées dans le SRADDET**;

- **les lettres, datées du 6 octobre 2014 et du 10 juin 2015**, adressées par Monsieur le Président du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur à Monsieur le Préfet de Région, qui annoncent **l'achèvement des études sur la percée ferroviaire du Montgenèvre** et demandent la saisine de la CNDP."

(...)

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**, indispensable au maintien et au développement de l'activité des nombreuses entreprises implantées sur notre territoire régional, tout particulièrement sur le val de Durance.

(...)

Le concept stratégique vise à faire du val de Durance une **dorsale de développement, humain et économique, de l'Europe du Sud en s'affranchissant, enfin et définitivement, du verrou du Montgenèvre.**

LES OPTIONS STRATEGIQUES PRECONISEES PAR SETUMONT

LES ENJEUX DES FLUX TRANSALPINS DANS LES ALPES DU SUD : LE MAILLON TRANSFRONTALIER MANQUANT

L'enjeu du désenclavement des Alpes du sud vers l'Italie du nord et l'Europe centrale est de s'affranchir prioritairement du verrou du Montgenèvre.

La nouvelle stratégie suisse des transports a bouleversé les flux de transit dans les Alpes. La mise en service récente du tunnel du Saint Gothard, survenant après celle du Lötschberg en 2007, ne peut que confirmer ce glissement des flux nord-sud vers la Suisse. **Une telle évolution place idéalement le passage du Montgenèvre dans le prolongement de ces nouvelles infrastructures suisses, Lötschberg-Simplon et Saint Gothard.**

Le raccourci ferroviaire du Montgenèvre offrira alors une **alternative fiable aux axes saturés que représentent la vallée du Rhône et Lyon vers le nord, ainsi que la Côte d'Azur et Vintimille vers l'est.** Il assurera ainsi la continuité directe du réseau transeuropéen vers la Méditerranée française et ses activités économiques, notamment portuaires.

Il permettra aussi, via l'actuelle ligne Lyon-Turin, la "**desserte TGV directe, sans rupture de charge, de Briançon, Mont Dauphin, Embrun et Gap à partir des principales métropoles européennes**", offrant ainsi un potentiel de développement considérable à l'ensemble du val de Durance.

Valérie ROSSI, Présidente du Setumont

CONCEPT PRIVILEGIE PAR SETUMONT

POUR LE MAILLON FERROVIAIRE TRANSFRONTALIER MANQUANT

Concept mixte assurant la liaison ferroviaire directe PACA – Piémont et permettant :

- 1 - le désenclavement, économique et humain, de la haute vallée de la Durance;
- 2 - la desserte souhaitée par les stations de montagne situées sur le scénario retenu;
- 3 - le désenclavement, ferroutage et fret, du val de Durance (pentes n'excédant pas 18 ‰), en alternative au tout PL dans les vallées alpines;
- 4 - la réalisation de l'accès sud de la voie du val de Durance à Cavailon – Cheval Blanc.

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Percée ferroviaire du Montgenèvre

Etudes préfonctionnelles

Rapport Arcadis - Avril 2015

ARCADIS



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur

