



La Présidente

Monsieur le Député Benoit Simian
Député de la Gironde
Assemblée Nationale
126, rue de l'Université
75355 Paris 07 SP

Gap, le 20 juillet 2018

**Objet : Transition énergétique du transport ferroviaire
Désenclavement des Alpes du Sud
Liaison ferroviaire val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre**

Monsieur le Député,

Je vous prie de bien vouloir accepter mes félicitations pour la responsabilité, qui vous a été confiée par Monsieur le Premier Ministre, en vue d'accélérer la transition énergétique du transport ferroviaire.

Cette mission nous concerne directement et nous ne pouvons qu'approuver de tels objectifs.

Ainsi que le précise votre lettre de mission, nous considérons que "le transport ferroviaire est un mode vertueux sur le plan écologique" et qu'il importe de créer les conditions permettant la concrétisation de l'objectif qui vous a été précisé.

C'est dans cet esprit que le syndicat mixte Setumont (Syndicat mixte d'études pour le tunnel sous le Montgenèvre) a été créé et œuvre pour le désenclavement des Alpes du Sud, notamment du val de Durance, vers l'Italie du Nord, en militant en faveur de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Les déclarations de Madame la Ministre des Transports, annonçant récemment que "le désenclavement est au cœur de la future loi mobilité", ne peut que susciter un très grand espoir. La mise en œuvre de cette stratégie de grande pertinence permettra enfin de désenclaver le Briançonnais, offrant ainsi, à notre territoire régional, la liaison directe vers le Piémont et la Lombardie.

Le projet de tunnel sous le Montgenèvre a donc pour objectif de désenclaver définitivement le littoral méditerranéen français vers l'Italie du nord. La réalisation de ce maillon ferroviaire manquant répondra ainsi aux besoins quotidiens, humains et économiques, de la vallée de la Durance, dorsale sous-équipée des Alpes françaises du sud et, plus particulièrement, du territoire des Hautes Alpes, identifié comme le département le plus enclavé de France.

Le faible coût de cette infrastructure, comparé à ceux d'autres projets de même nature, présente un avantage déterminant dans le cadre des réflexions menées au niveau gouvernemental.



16 rue Carnot - CS 96006
05001 GAP cedex - <http://setumont.free.fr/>

Depuis la mise en œuvre de la nouvelle stratégie suisse des transports, l'évolution des flux de transits dans les Alpes françaises a été bouleversée. Cette évolution, prévisible et annoncée, est devenue définitivement structurante pour nos flux transalpins franco-italiens. La mise en service récente du tunnel du Saint Gothard, survenant après celle du Lötschberg en 2007, ne peut que conforter cette évolution.

Le désenclavement des Alpes du sud, grâce au passage ferroviaire sous le Montgenèvre, assurera la continuité directe des nouveaux tunnels suisses vers la Méditerranée française.

Nous sommes à votre disposition pour contribuer, aussi efficacement que possible, à la réussite de votre mandat de transition énergétique du transport ferroviaire, ainsi que du transfert modal en faveur de ce mode, notamment dans les vallées alpines de notre territoire.

Notre site <http://setumont.free.fr> permet d'accéder à l'ensemble de notre ressource documentaire.

Afin d'optimiser notre contribution à votre mission, nous nous permettons de rappeler l'essentiel des enjeux portés par le projet Montgenèvre.

Le maillon transfrontalier manquant

Les études réalisées par les institutions officielles européennes, nationales et locales, rappellent périodiquement que la problématique de la liaison transfrontalière dans les 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.**

Ce projet, dans une perspective de développement durable, détient un **fort potentiel économique et de créations d'emplois** pour notre territoire.

Les décideurs institutionnels disposent aujourd'hui d'études techniques fiables qui cadrent bien les services pouvant être rendus par cette liaison ferroviaire.

Je citerai, à titre de référence, les études officielles réalisées en 2003, telle l'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.

Plus récemment, le dossier de saisine de la CNDP, réalisé par le cabinet Arcadis en 2015, complète et actualise ces travaux. Le scénario C de cette étude permettrait, via l'actuelle ligne Lyon-Turin et le tunnel du Montgenèvre, la **"desserte TGV directe, sans rupture de charge, de Briançon, Mont Dauphin, Embrun et Gap à partir des principales métropoles européennes"**.

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 (PECO), de nombreuses expertises 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, 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.

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)**, qui souligne, en 2006 et en 2013, la nécessité de réaliser le tunnel sous le Montgenèvre, en demandant que la liaison ferroviaire par le tunnel du Montgenèvre soit incluse dans le réseau de transport européen (RTE-T);

- **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 Commission Nationale du Débat Public.

Val de Durance – plaine du Pô : une dorsale de développement de l'Europe du Sud

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

Cette liaison permettrait aux stations des Hautes-Alpes (près de 200 000 lits touristiques) de disposer d'une connexion fiable vers Paris et les métropoles de l'Europe centrale et orientale, via Oulx et/ou Turin. Cette nouvelle liaison ferroviaire directe par le tunnel du Montgenèvre devient une nécessité urgente face à la **dégradation annoncée des actuelles voies ferroviaires d'accès aux Hautes Alpes, en provenance du territoire rhônalpin, via Grenoble ou Valence.**

Ce désenclavement au profit des voyageurs concerne l'ensemble du territoire provençal, y compris le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). Cette liaison directe vers la plaine du Pô offrirait un hinterland élargi à ses activités de croisières et de trafic international.

A cette urgence voyageurs s'ajoute la nécessité d'obtenir un **service de ferroulage**, en créant une alternative ferroviaire fiable pour la desserte de nos territoires et en permettant ainsi de réduire significativement la circulation des poids lourds dans les vallées alpines.

Par ailleurs, en l'état de la réflexion des acteurs des importantes plateformes portuaires et logistiques du territoire régional, **l'extension de l'hinterland fret représente aussi un enjeu stratégique important.** Cette ouverture du Montgenèvre donnerait, aux ports méditerranéens français, un **accès direct à la vallée du Pô et aux extrémités des hinterlands des ports du range nord**, compensant ainsi l'avantage qui est donné à ceux-ci par l'ouverture des nouveaux tunnels suisses.

Dans le cadre de cet enjeu essentiel, la percée ferroviaire du Montgenèvre permettra d'accéder directement aux corridors du RTE-T, en particulier le corridor nord-sud des tunnels suisses et le corridor ouest-est de la plaine du Pô, avec des flux adaptés aux nouveaux réseaux de l'Europe du Sud, favorisant ainsi un **report modal respectueux de notre environnement.**

La vocation de la liaison ferroviaire val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre est donc d'assurer un **service global, voyageurs, ferroulage 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.

Ce 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.**

Une opportunité pour le territoire régional et le développement de l'économie

Le bouleversement créé, en Europe du Sud, par la nouvelle politique fédérale suisse des transports, mise en place depuis le début des années 2000, a, comme annoncé par les expertises déjà citées, sévèrement marginalisé le corridor Lyon-Turin (cf récents rapports Alpinfo). La mise en service récente du nouveau tunnel du Saint Gothard ne peut que confirmer ce glissement des flux nord-sud vers la Suisse.

Mais, a contrario, cette évolution place idéalement le passage du Montgenèvre dans le prolongement de ces nouvelles infrastructures suisses, Lötschberg-Simplon et Saint Gothard.

Cette nouvelle liaison offrira ainsi une **alternative 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.**

L'urgence de la réalisation

La mise en service du tronçon international du projet Lyon-Turin aura pour conséquence de capter la quasi-totalité du trafic de voyageurs sur cet axe, marginalisant ainsi le val de Bardonecchia et **aggravant encore l'enclavement de la haute vallée de la Durance.**

Les flux sont croissants entre la région Provence Alpes d'Azur et l'Italie, rendant la **liaison ferroviaire sous le Montgenèvre indispensable à la desserte des territoires des Alpes françaises du Sud.**

La réalisation de la liaison sous le Montgenèvre doit donc être réalisée dès que possible.

Vous trouverez ci-joints les extraits des principaux documents cités. Ces extraits sont regroupés sur notre site à l'adresse http://setumont.free.fr/_media/recueil-setumont-juil18.pdf.

Je me tiens à la disposition de vos services si vous estimez souhaitable d'approfondir cette analyse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'assurance de ma haute considération.



Valérie ROSSI

P.J. :

Recueil des textes de référence – Juillet 2018

Cahier du Setumont n° 7

Cahier du Setumont n°6