**Elections européennes 2019 Novembre 2018**

**Lettre ouverte à Mesdames et Messieurs les candidats aux élections européennes**

Syndicat mixte d'Etudes pour le TUnnel ferroviaire sous le MONTgenèvre

# Pour le désenclavement des Alpes du Sud via un projet européen de percée ferroviaire sous le Montgenèvre

Madame, Monsieur,

Vous sollicitez les suffrages des électeurs de notre territoire pour les représenter au Parlement européen. **Nous souhaitons appeler votre attention sur l'importance et l'urgence, pour le réseau transeuropéen de transports (RTE-T), du désenclavement des Alpes du Sud, notamment du val de Durance, vers l'Italie du Nord, la plaine du Pô et les nouveaux tunnels suisses.**

En comparant avec les stratégies des territoires voisins, nous notons que, dans les Alpes du Nord, le corridor Lyon-Turin dispose déjà de trois tunnels transalpins, deux autoroutiers (Fréjus et Mont-Blanc) et un ferroviaire (Mont-Cenis). Les autorités de Auvergne-Rhône-Alpes militent aujourd'hui pour obtenir un quatrième tunnel en demandant le doublement de l'axe ferroviaire Lyon-Turin.

**A contrario, les Alpes du Sud ne disposent d'aucun tunnel transalpin pour atteindre la plaine du Pô et les nouveaux tunnels suisses**.

Cette liaison transfrontalière est stratégiquement essentielle pour le territoire régional et ne peut être assurée que par des équipements appropriés. Compte tenu de la nécessité de s'affranchir rapidement du verrou du Montgenèvre, nous sommes favorables à toute solution globale permettant de désenclaver notre territoire, sous réserve de respecter notre environnement alpin. Mais nous estimons que le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre constitue le principal maillon transfrontalier manquant, respectueux de cet environnement, à réaliser en urgence.

Le bouleversement créé en Europe du Sud par la politique fédérale suisse des transports, mise en place depuis le début des années 2000, place idéalement le passage du Montgenèvre dans le prolongement des nouveaux tunnels suisses, Lötschberg-Simplon et Saint Gothard.

**Cette future liaison ferroviaire, en utilisant et pérennisant ainsi durablement l'actuelle voie du val de Durance, offrira enfin une alternative, fiable en toutes saisons, 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. Elle permettra de compléter et d'ancrer durablement le territoire régional dans une dimension européenne par des échanges facilités.**

Ce projet, dans une perspective de développement durable, détient un fort potentiel économique et de créations d'emplois pour notre territoire, tout particulièrement pour les stations touristiques sud-alpines.

Notre stratégie pour les franchissements alpins reprend celle publiée en 2004 par le rapport Bradbourn au Parlement européen. Cette expertise conclut à l'urgence 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 et de développement du massif des Alpes, publié en 2006, rappelle que *"le tunnel sous le Montgenèvre constituera une infrastructure complémentaire majeure pour les voyageurs, notamment pour le département des Hautes-Alpes dont l'économie touristique est fragilisée par la faiblesse de l'offre ferroviaire, due à l'éloignement de ce département du réseau TGV".*

A périmètres de définition équivalents, il est rappelé que le coût du projet Montgenèvre est estimé, par les études officielles des services de l'Etat, à environ le dixième du coût du projet de doublement du corridor ferroviaire Lyon-Turin. Selon ces mêmes études, la capacité en fret ferroviaire du tunnel à voie unique sous le Montgenèvre atteindrait 6 à 7 Millions de tonnes, soit le double du trafic actuel sur l'axe Lyon-Turin, qui plafonne dorénavant autour de 3 millions de tonnes, tous trafics confondus, depuis la mise en œuvre de la nouvelle stratégie suisse des transports.

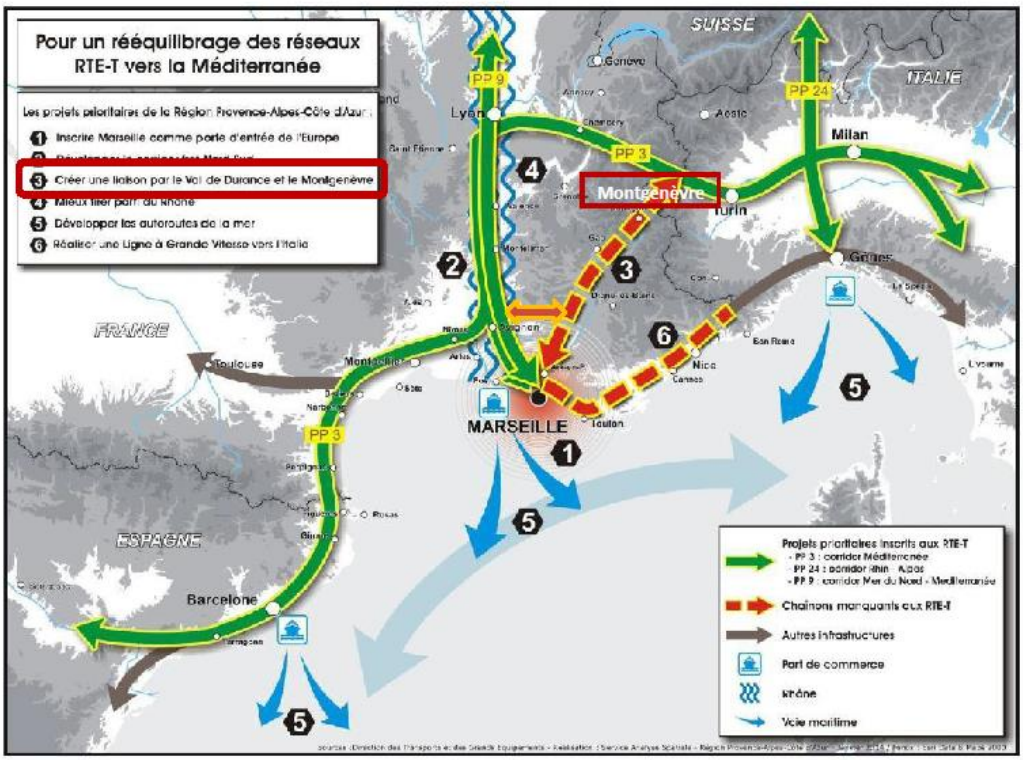
Malgré les décisions officielles, force est de constater qu'aucun début de mise en œuvre de cette liaison ferroviaire directe Marseille-Turin, stratégique pour notre territoire, n'est encore engagé.

Vous vous êtes prononcé à plusieurs reprises en faveur des enjeux de développement durable de notre région et nous vous en remercions.

**Nous espérons que les débats en cours pour les élections européennes seront une opportunité pour réaffirmer l'importance et l'urgence d'intégrer, dans le RTE-T, la liaison ferroviaire val de Durance – Italie, par le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre.**

Vous trouverez sur http://setumont.free.fr/ une documentation sur ces enjeux.

**Le cahier Setumont de novembre 2018 résume les principaux documents officiels publiés sur le désenclavement des Alpes du Sud.**




Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma haute considération.

**Valérie Rossi**
**Présidente du SETUMONT**
**Conseillère départementale des Hautes Alpes**