



La Présidente

Monsieur Hervé Martel,
Président du Directoire
du Grand Port Maritime Marseille-Fos
23, Place de la Joliette
13226 Marseille

Gap, le 16 mai 2019

Objet : Hinterland du Grand Port Maritime Marseille-Fos Liaison ferroviaire val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre

Pièces jointes :

- Liste des décisions et préconisations institutionnelles concernant le tunnel du Montgenèvre
- Accords franco-italiens (extraits)
- Rapport Bradbourn du Parlement européen (extrait)
- Enjeux stratégiques des hinterlands des ports européens
- Stratégie de la Métropole Aix Marseille Provence et du Conseil départemental 13

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir accepter mes félicitations pour votre nomination à la Présidence du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille-Fos. Nous vous souhaitons pleine réussite dans cette importante responsabilité.

Plusieurs autorités de la place portuaire marseillaise se sont récemment exprimées sur la nécessité d'adosser le port de Marseille-Fos à un hinterland élargi, notamment en obtenant une liaison directe donnant accès aux pays du centre de l'Europe et intégrant le contournement de Lyon.

Cette préoccupation correspond à notre propre démarche stratégique dont l'objectif est d'obtenir le désenclavement des Alpes du Sud et, plus largement, de l'ensemble de la région Provence Alpes Côte d'Azur vers l'Italie, la Suisse et l'Europe centrale avec la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Cette percée permettrait ce contournement de l'agglomération lyonnaise, fiable et pérenne, que vous recherchez.

Pour le court terme, certaines améliorations des services rendus par le réseau existant devraient répondre partiellement à cette recherche. L'optimisation de l'existant ne doit évidemment pas être négligée, compte tenu de l'urgence de vos attentes et de celles des professionnels de la place portuaire marseillaise.

Mais, simultanément, il importe de rechercher une solution à moyen-long terme assurant le désenclavement définitif des Alpes du Sud vers la plaine du Pô et les nouveaux tunnels suisses, en ciblant les extrémités des hinterlands des ports concurrents.

Nous estimons que cette problématique transfrontalière des 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.

Il va de soi que, pour les acteurs économiques des territoires alpins, l'objectif prioritaire de ce désenclavement concerne d'abord, économiquement et humainement, la desserte des voyageurs. Cette

desserte des territoires du val de Durance, fiable en toutes saisons, devient une nécessité pour les secteurs touristiques, très sensibles à l'accessibilité TGV et TER des stations.

Mais cette desserte des voyageurs concerne aussi le GPMM et l'hinterland de ses activités Croisières. La liaison ferroviaire val de Durance-Italie offrira l'accès à Turin et Milan, sans rupture de charge depuis Marseille, avec un itinéraire desservant des sites touristiques particulièrement remarquables. Par le Montgenèvre, la distance entre Marseille et Venise devient inférieure à celle entre Marseille et Paris.

Toutefois, nous concevons bien que, en l'état de votre réflexion, votre priorité se porte d'abord sur l'extension de l'hinterland fret.

Dans le cadre de cet objectif prioritaire, la percée ferroviaire du Montgenèvre permettra au GPMM d'accéder directement, en contournant Lyon, aux corridors nord-sud des tunnels suisses et au corridor ouest-est de la plaine du Pô, avec des flux massifiés.

La vocation de la liaison val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre est bien d'assurer un service global, voyageurs, ferroutage et fret. Ce concept stratégique est celui privilégié par Setumont.

Depuis l'ouverture des pays de l'Europe centrale et orientale (PECO), de nombreuses expertises officielles 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, 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 et préconisations institutionnelles qui officialisent la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

La liste de ces principaux documents est rappelée en pièce jointe.

Nous disposons aujourd'hui d'études techniques fiables qui cadrent les services pouvant être rendus par cette liaison ferroviaire.

A titre de référence pour le fret, l'étude Systra de 2003, commanditée par les autorités régionales, estime que la ligne à voie unique, avec commande centralisée et BAPR, offrira une capacité entre 4 et 7 Millions de tonnes nettes annuelles sur l'axe. Ce potentiel correspond au double du trafic actuel sur le corridor ferroviaire Lyon-Turin.

Cette situation est à rapprocher du bouleversement créé, dans les flux transalpins, par la nouvelle politique fédérale suisse des transports. Le passage du Montgenèvre devient idéalement placé pour les ports méditerranéens français, en se situant dans le prolongement des nouveaux tunnels suisses, Lötschberg-Simplon et Saint Gothard.

Compte tenu de vos objectifs affichés, il nous apparait essentiel que le GPMM s'associe à notre démarche stratégique en faveur de la réalisation de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Nous nous tenons à votre disposition si vous estimez souhaitable d'approfondir cette analyse.

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

Les extraits des principaux documents cités 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 Président, l'assurance de ma haute considération.



Valérie ROSSI