



Le Président

Monsieur François-Michel LAMBERT
Député des Bouches-du-Rhône
6, place de la Liberté
13120 GARDANNE

Marseille, le 16 février 2016

**Objet : Hinterland du GPMM
axe ferroviaire Marseille-val de Durance-Italie
par le tunnel du Montgenèvre**

Monsieur le Député,

Monsieur le Premier ministre vient de vous confier une "mission visant à fédérer le point de vue des acteurs politiques et économiques de l'hinterland du port de Marseille". La lettre de mission précise que la réflexion doit considérer "l'hinterland étendu, incluant le grand sud est et le centre est jusqu'à la Suisse et le nord de l'Italie sous influence des dessertes massifiées".

Cette préoccupation correspond à notre propre démarche stratégique dont l'objectif est d'obtenir le désenclavement direct de la région Provence Alpes Côte d'Azur vers l'Italie du nord et les nouveaux tunnels ferroviaires suisses.

Pour le court terme, certaines améliorations des services rendus par le réseau existant devraient répondre partiellement à cette recherche de désenclavement.

Les autorités du GPMM ont déjà fait connaître, à plusieurs reprises, les améliorations nécessaires en termes d'infrastructures et de services offerts, notamment dans le couloir rhodanien.

Je ne reviendrai donc pas sur cet inventaire pertinent, dont le contenu vous sera facilement accessible.

Mais, simultanément, il importe de rechercher une solution à moyen-long terme qui, en assurant le désenclavement définitif des Alpes du Sud, connecterait directement, avec un mode massifié, le système logistique provençal avec la plaine du Pô et les nouveaux tunnels ferroviaires suisses.

Dans le cadre de cet objectif de désenclavement régional, nous sollicitons votre soutien, en rappelant les arguments énoncés ci-après.

Cette contribution a été écrite en tenant compte de mes deux responsabilités, celle de Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Provence Alpes Côte d'Azur (CCIR PACA) et celle de Président du Syndicat mixte d'études pour la percée ferroviaire sous le Montgenèvre (SETUMONT).

Un hinterland du GPMM étendu à la plaine du Pô et aux nouveaux tunnels ferroviaires suisses

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.

Ce projet, dans une perspective de développement durable, détient un fort potentiel économique et de créations d'emplois pour notre territoire, lié notamment à l'extension géographique de l'hinterland du GPMM et aux reports modaux qui en découleraient.

Nous disposons aujourd'hui d'études techniques fiables qui cadrent 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.

Une reconnaissance nationale et européenne de l'utilité du projet

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", ainsi que "avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la Méditerranée, le transport de convois de fret depuis Marseille et l'Espagne vers Turin et les Pays de l'Est (...)";

- **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" et de "développer une nouvelle plateforme intermodale de transports à partir de Marseille";

- **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 et le Comité de Massif qui demande que le tunnel du Montgenèvre soit inclus 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 sont prescriptives;

- **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.

Littoral provençal – plaine du Pô : un axe de développement de l'Europe du Sud et du GPMM

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 secteurs touristiques, très sensibles à l'accessibilité TGV et TER des centres économiques, notamment des stations.

Mais ce désenclavement au profit des voyageurs concerne aussi le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), en offrant un hinterland élargi à ses activités croisières.

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

Toutefois, nous concevons bien que, en l'état de la réflexion du GPMM, ainsi que celle des importantes plateformes logistiques du territoire provençal, la 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 d'accéder directement aux corridors du RTE-T, en particulier le corridor nord-sud des nouveaux tunnels suisses et le corridor ouest-est de la plaine du Pô, avec des flux massifiés adaptés aux pré- et post-acheminements des transporteurs maritimes.

Cette nouvelle liaison évitera les tronçons de réseaux saturés que représentent la vallée du Rhône et Lyon vers le nord, ainsi que la Côte d'Azur et Vintimille vers l'est.

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.

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 opérateurs logistiques et des nombreuses entreprises implantées sur notre territoire régional.

Une opportunité pour le territoire régional et le système portuaire provençal

Le bouleversement créé par la nouvelle politique fédérale suisse des transports, mise en place depuis 2005, a, comme annoncé par les expertises citées supra, sévèrement marginalisé le corridor Lyon-Turin (cf récents rapports Alpinfo). La mise en service du nouveau tunnel du Saint Gothard en 2017 ne pourra que confirmer ce glissement des flux nord-sud vers l'est.

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

Vous trouverez ci-joints quelques extraits des principaux documents cités.

Compte tenu des enjeux majeurs identifiés, il nous apparait essentiel que la réflexion décidée par notre Premier ministre inclut la démarche stratégique des acteurs économiques que nous représentons pour placer la liaison val de Durance-Italie par la percée ferroviaire sous le Montgenèvre dans les priorités des débats en cours.

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

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



Maurice BRUN