



ASSEMBLEE GENERALE
18 MARS 2016
GAP



**1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE SETUMONT:
RAPPEL DES ANCRAGES FONDAMENTAUX**

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT: RAPPEL

3 – LES ACTIONS 2015

4 – LE CHOIX DES PROCEDURES ?

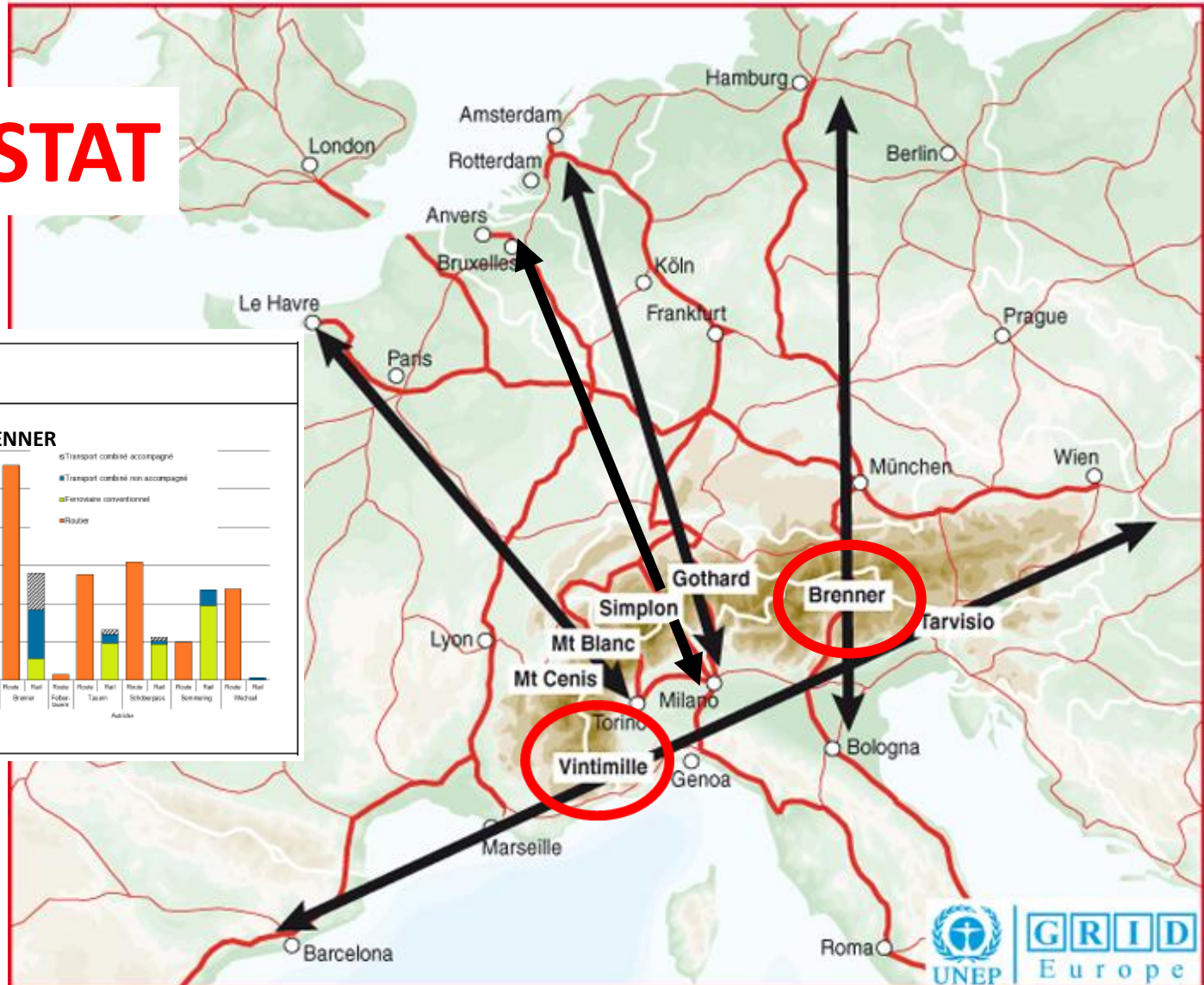
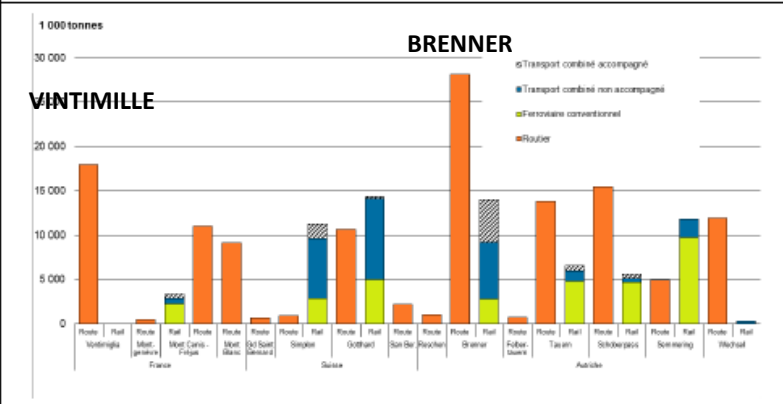
5 – LA PROBLEMATIQUE DES COUTS ?

6 – PROPOSITIONS POUR 2016

Freight corridors, tunnels and passes

LE CONSTAT

TONNAGE TRANSPORTÉ PAR ROUTE ET RAIL EN 2011
EN 1 000 TONNES



Cartography: UNEP/DEWA/GRID-Europe, November 2007

The boundaries and names shown and the designations used on maps and graphics do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

QUE S'EST-IL PASSÉ ?

LES PRINCIPAUX EVENEMENTS STRUCTURANTS CONCERNANT LES FLUX EN EUROPE DU SUD DEPUIS LA FIN DU XXème SIECLE

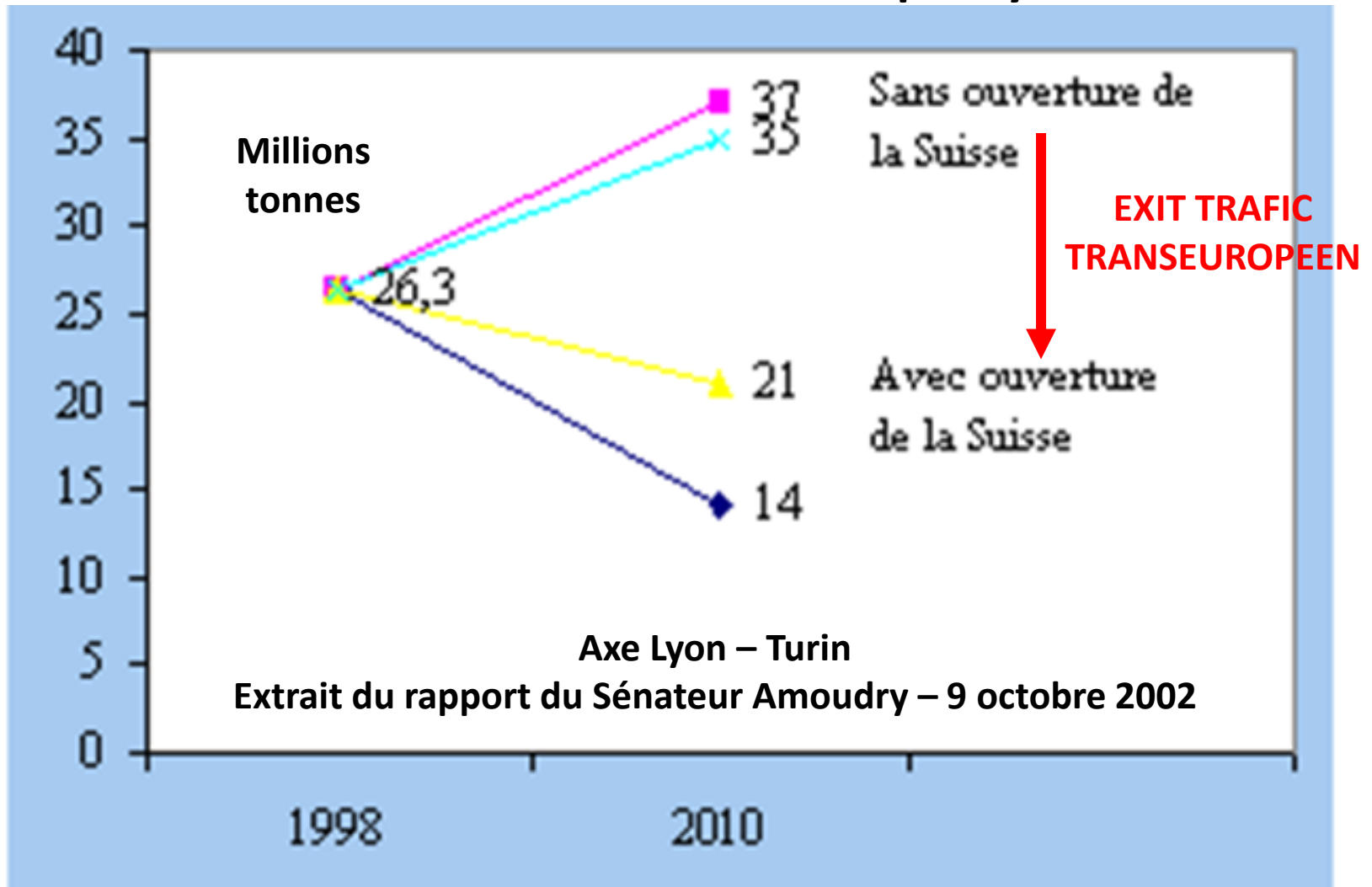
- SUPPRESSION DU « RIDEAU DE FER »
ET OUVERTURE DES PECO,
- PARTITION DE L'EX-YOUGOSLAVIE
ET ENTREE DES NOUVEAUX ETATS
DANS LA COMMUNAUTE EUROPEENNE,
- NOUVELLE STRATEGIE SUISSE EN FAVEUR DU CAPTAGE ET
DU DRAINAGE DES FLUX ECONOMIQUES DE TRANSIT

QUE S'EST-IL PASSÉ ?

Rapport BROSSIER 1998

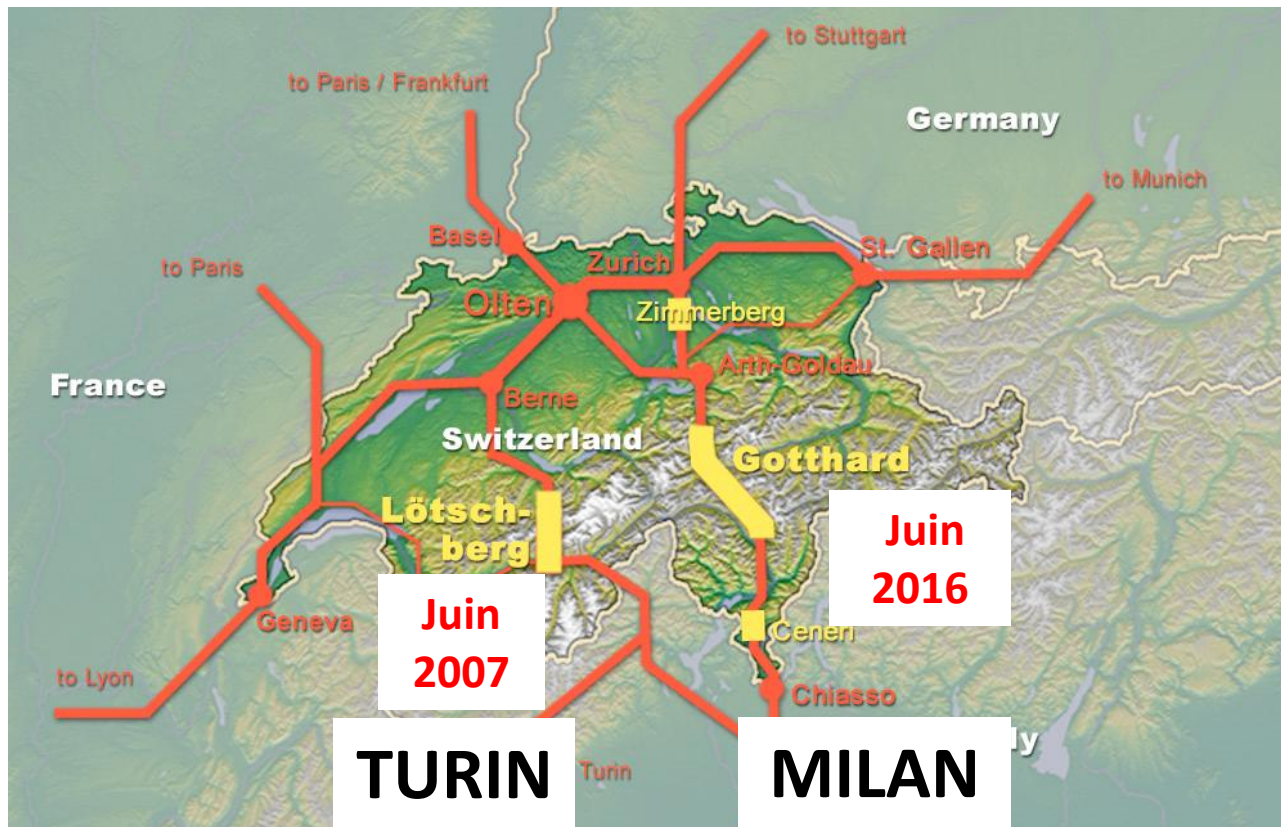
* OD flux Alpes Nord distincts Alpes Sud

* Ouverture Suisse = fin transit NS par Lyon-Turin



QUE S'EST-IL PASSÉ ?

LA STRATEGIE SUISSE DE CAPTAGE ET DRAINAGE DES FLUX



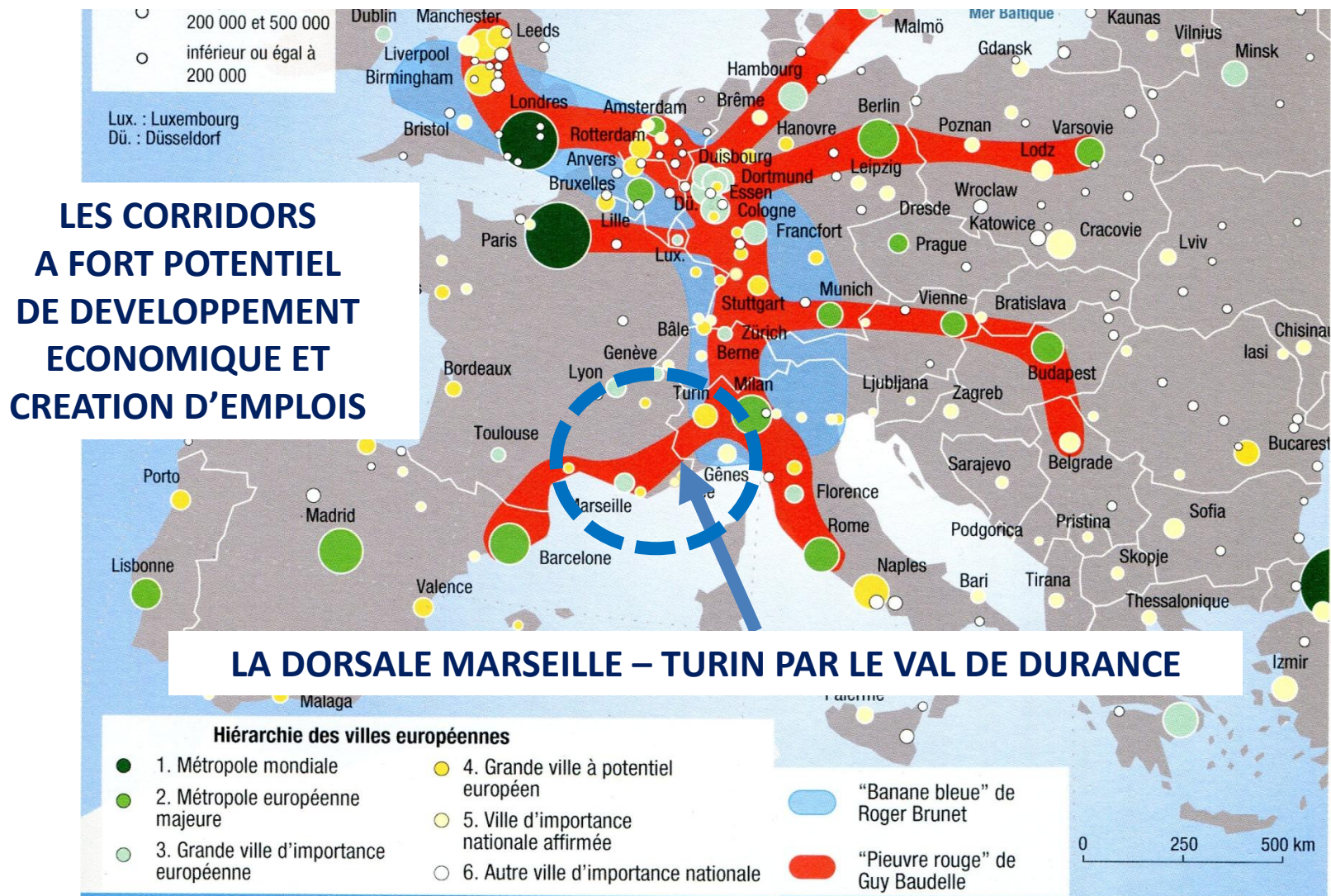
1. La RPLP (votée en septembre 1998)

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), mise en vigueur au 1er janvier 2001, avec **autorisation PL 40 tonnes**

2. La modernisation de l'infrastructure ferroviaire (votée en novembre 1998)

Réseau avec deux nouveaux tunnels, Lötschberg et St-Gothard, raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Coût 30 Milliards € sur 20ans.

LA NOUVELLE EUROPE POST - RIDEAU DE FER URSS : DE LA "BANANE BLEUE" DE ROGER BRUNET ANNEES 1970 A LA "PIEUVRE ROUGE" DE GUY BAUELLE ANNEES 2000 : OUVERTURE DES PECO + NOUVELLE STRATEGIE SUISSE

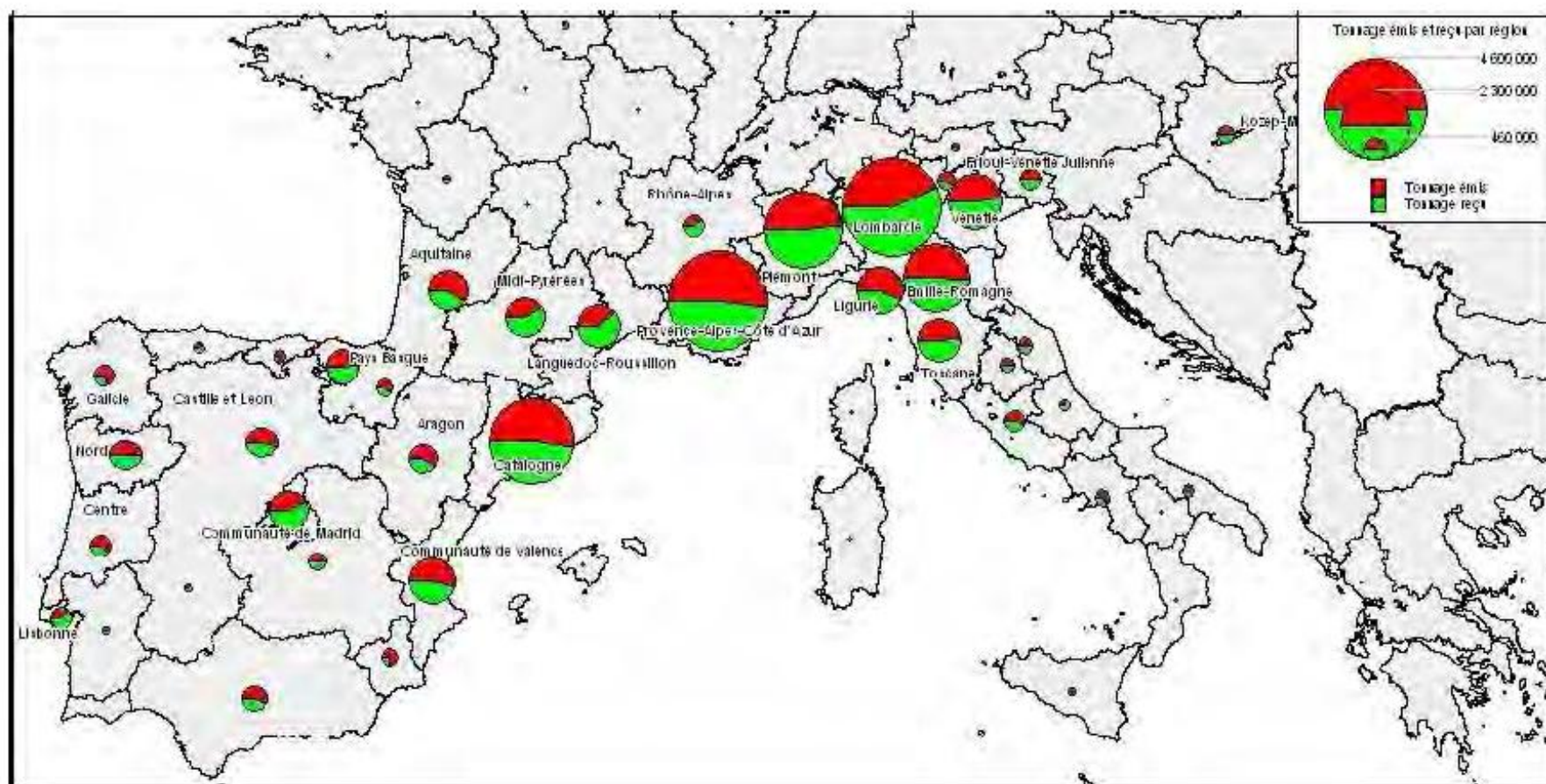


Études & documents

*Le transport routier de marchandises
à travers les frontières françaises
en 2010*

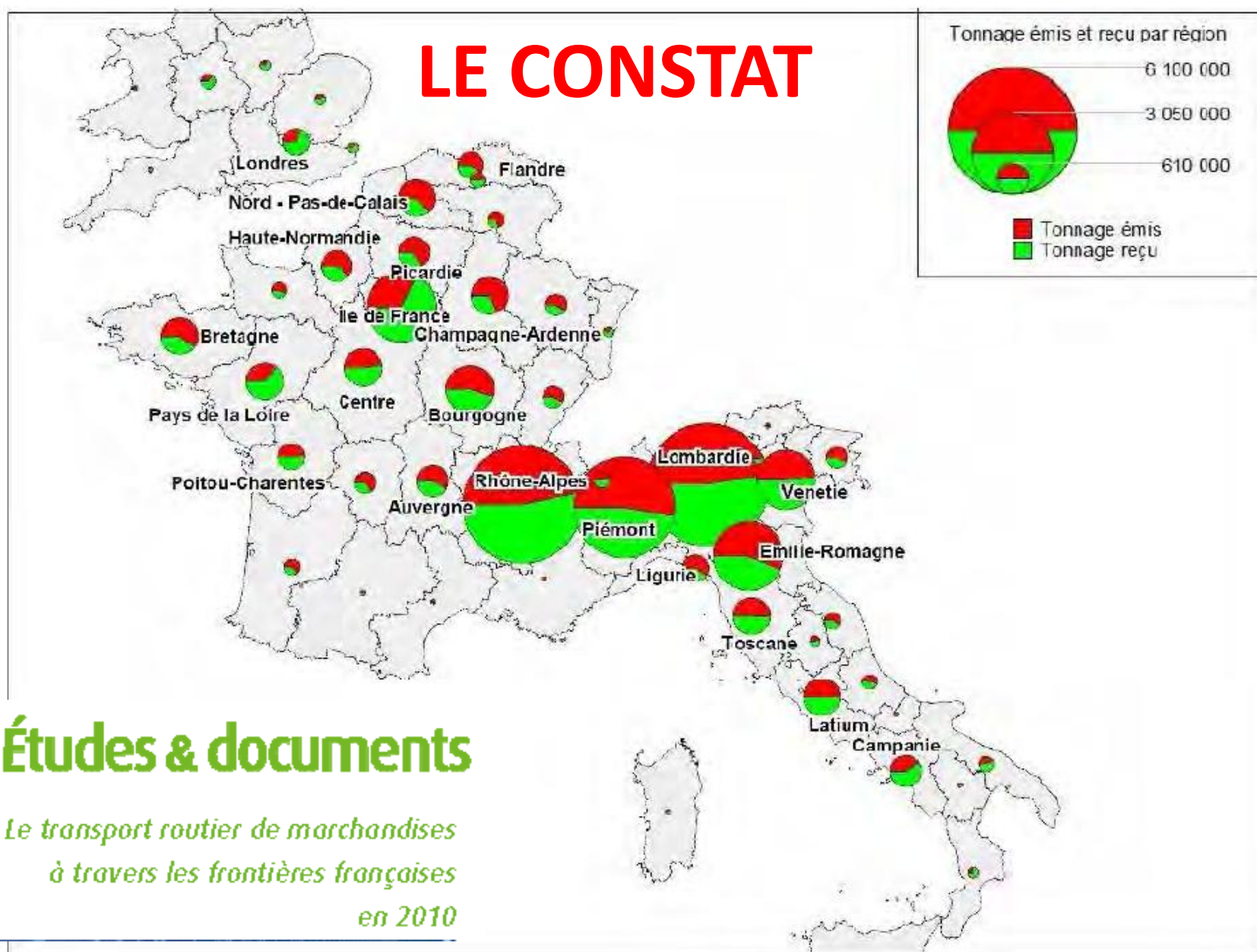
en 2010

Carte 4 - Tonnage émis et reçu par région pour les franchisements des Alpes du Sud



Source : SOeS, enquête Transit 2010

LE CONSTAT



LE CONSTAT



Commission européenne
DG MOVE

Confédération suisse
Office fédéral des transports (OFT)

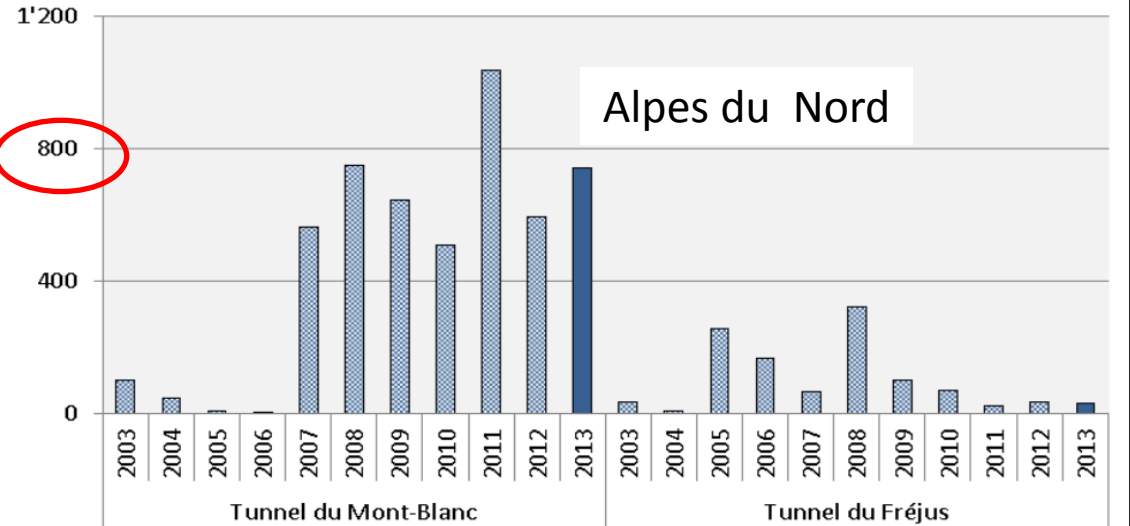


Observation et
analyse des
congestions des
flux transalpins
routiers
dans les Alpes
françaises

Rapport 2013

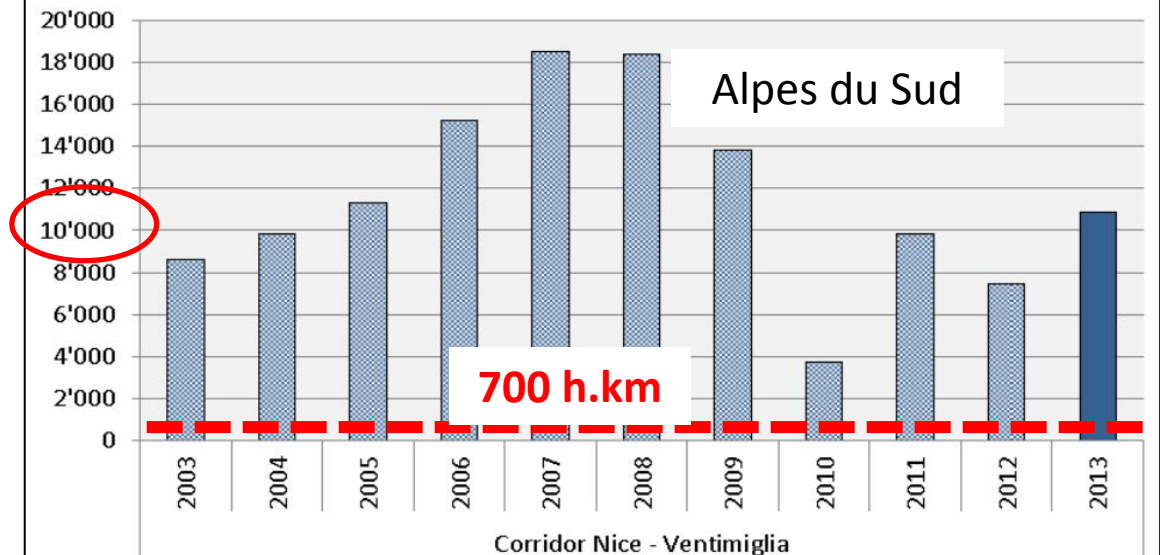
Congestion aux passages du Mont Blanc et du Fréjus 2003-2013

Moyenne annuelle decongestion en h.km



Congestion au passage de Ventimiglia 2003 - 2013

Moyenne annuelle decongestion en h.km



« Le tunnel ferroviaire de Montgenèvre essentiel aux échanges euro-méditerranéens »

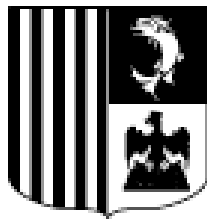
**MERCEDES BRESSO, DÉPUTÉE EUROPÉENNE POUR LE NORD-OUEST DE L'ITALIE :
PIÉMONT, VAL D'AOSTE, LIGURIE, LOMBARDIE**

20 kilomètres séparent
aujourd'hui Briançon et Oulx
en Italie. De part et d'autre
de la frontière, élus et acteurs
socio-professionnels s'engagent
pour la réalisation du tunnel
de Montgenèvre attendu
depuis des décennies.



**Mercédès Bresso,
ex-Présidente de la
Province de Turin,
ex-Présidente de la
Région Piémont**

2005



Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Conseil économique et social régional

ASSEMBLEE PLENIERE DU 13 OCTOBRE 2003

**LA NECESSITE D'UN TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENEVRE :
ENJEU MAJEUR POUR PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR
DANS LES PROCHAINES ANNEES**

Le CESR considère que beaucoup trop de temps a déjà été perdu et qu'il est maintenant urgent d'agir dans l'intérêt général.

Par cet avis, le CESR attire l'attention sur l'absolue conviction de l'ensemble du monde socio-économique et politique de la Région pour:

- faire converger les efforts afin que ce projet de tunnel sous le Montgenèvre, indispensable pour l'équilibre de notre région avec son ouverture sur la Méditerranée, se réalise au plus vite ;**
- assumer le leadership de la Région PACA dans ce projet qui est à l'échelle économique de la région et incontournable pour son avenir.**



1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE SETUMONT: RAPPEL DES ANCRAGES FONDAMENTAUX

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT: RAPPEL

3 – LES ACTIONS 2015

4 – LE CHOIX DES PROCEDURES ?

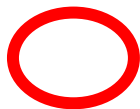
5 – LA PROBLEMATIQUE DES COUTS ?

6 - PROPOSITIONS POUR 2016



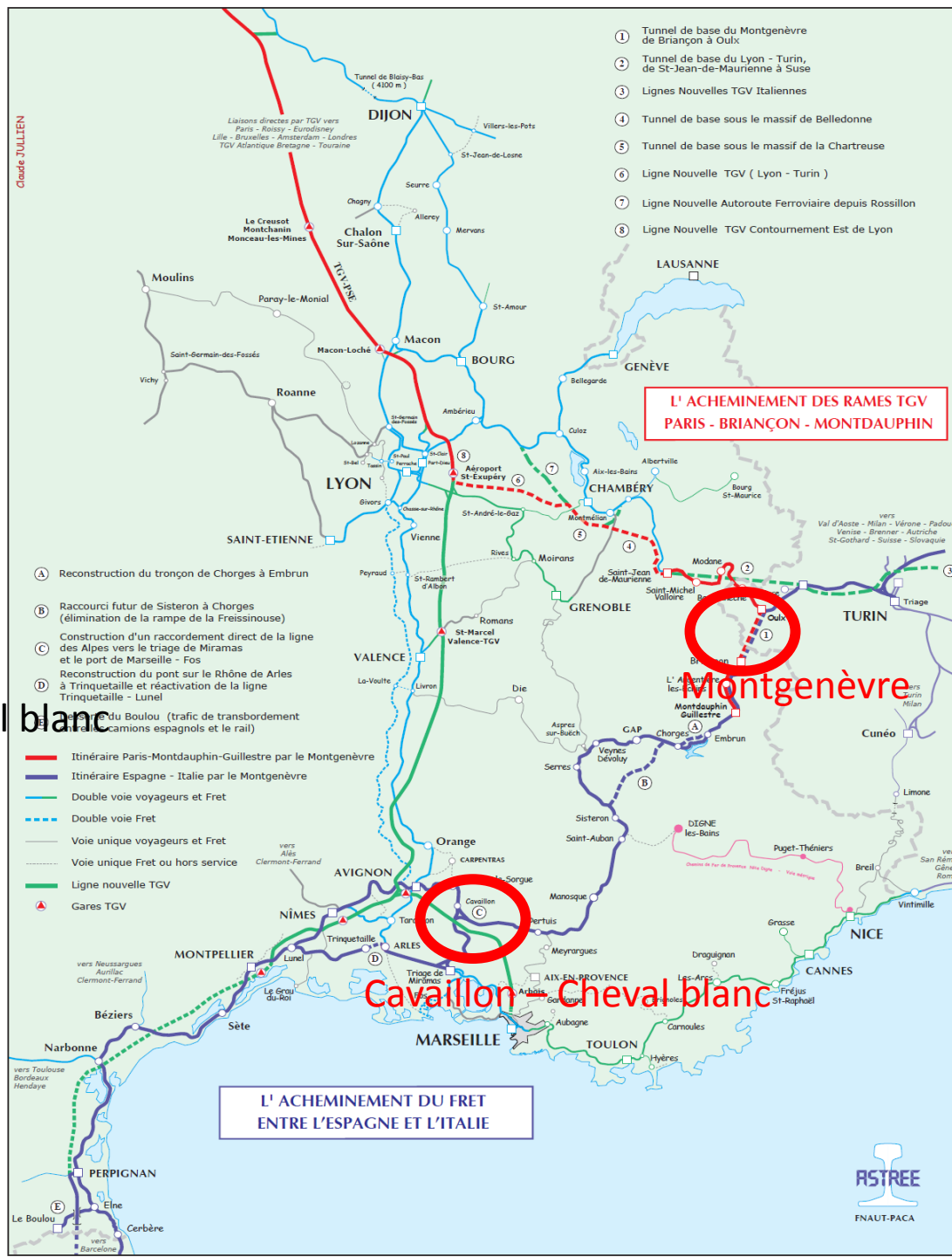
L'OBJECTIF = LA VIA DOMITIA DU XXIème SIECLE

CONCEPT DE LIAISON PROPOSE PAR FNAUT-PACA

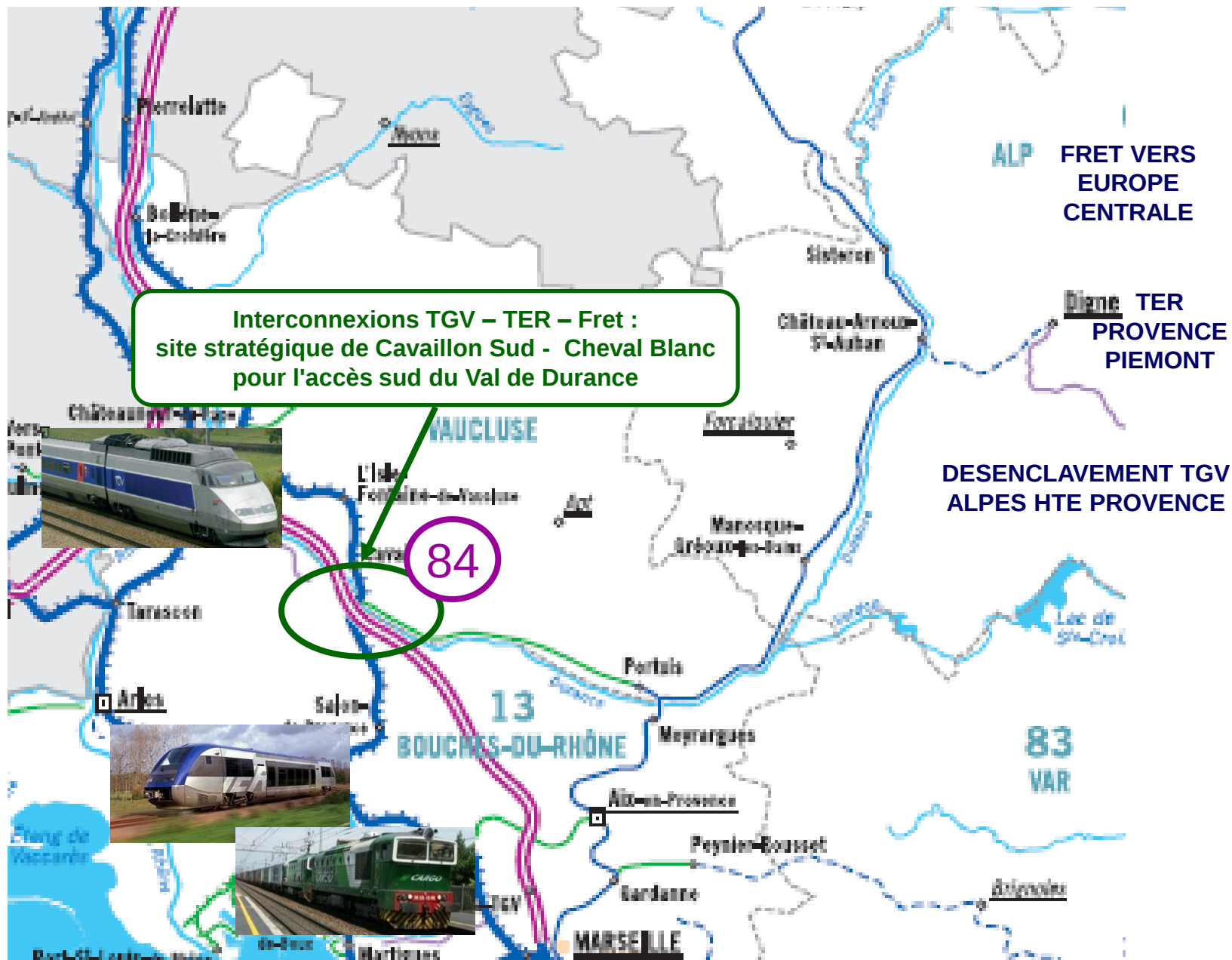


Maillons manquants à créer:

- Connexions à Cavaillon – Cheval blanc
- Tunnel du Montgenèvre,



OBJECTIF DESENCLAVEMENT ACCES SUD VAL DE DURANCE ACCES FERROVIAIRE SUD PAR CAVAILLON – CHEVAL BLANC



**ACCES NORD DU VAL DE DURANCE :
LE MAILLON TRANSFRONTALIER MANQUANT
CONCEPT PRIVILEGIE PAR SETUMONT
(AG du 12 avril 2013)**

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

1 - le désenclavement, économique et humain,
de la haute vallée de la Durance,
y compris la desserte intermédiaire des stations qui la souhaitent
lors du choix du maillon transfrontalier manquant

et

2 - le désenclavement ferroutage et fret du val de Durance,
(pentes n'excédant pas 18 ‰)
en alternative au tout PL dans les vallées alpines,
et impliquant la réalisation de l'accès sud à Cavaillon – Cheval Blanc

SCENARIOS POSSIBLES :

GARES SEMI-ENTERREES
OU ENTERREES

AUCUNE VOIE
APPARENTE EN SURFACE

PENTE MAXIMALE 18 %

Bardonecchia

Beaulard

Oulx

Plampinet

Cesana

Serre-Chevalier

Montgenèvre

Briançon

Desserte de Briançon:

- en épi ?
- en ligne ?

D'où 3 questions pour élaborer le scénario préférentiel :

- 1 – Accès Sud : quelle desserte est privilégiée par les autorités de Briançon ? En épi ? En ligne ?
- 2 – Accès nord : quelle desserte est privilégiée par les autorités italiennes ? Oulx ? Beaulard ? Bardonecchia ?
- 3 – Quelles dessertes intermédiaires sont demandées par les autorités territoriales concernées ?

AMELIORATION DES DEPLACEMENTS DANS LES ALPES DU SUD ETUDE MULTIMODALE D'ORIENTATION

Axe ferroviaire Val de Durance et tunnel sous Montgenèvre

Rapport phase 3 – septembre 2003

1.1.1.2.2 Projets testés en situation de Projet, pour l'horizon 2020 (scénarios)

1.1.1.2.2.1 Projet Val de Durance – Grenoble – Italie du Nord

(extraits)

Ce projet prévoit :

- la mise en traction électrique de l'ensemble des lignes : 150 M€ environ,
 - la mise au gabarit B de l'ensemble des lignes : 20 à 25 M€, ponts-routes inclus ;
 - la mise à 22,5 tonnes/essieu de la ligne (et ponts-rails) et renouvellement au moins partiel des voies : 100 M€ ;
 - la réouverture au fret de Cavaillon – Meyrargues et son électrification (25 à 30 M€)
 - **le tracé sous Montgenèvre (tunnel de base de Villar St Pancrace à Oulx) : 1300 M€**
- Au total, le projet représente un investissement de **1 600 M€**.

La ligne est à voie unique, avec commande centralisée et BAPR homogène et performant. On peut estimer la **capacité pratique sur 24 heures à 80 / 90 sillons environ**.

Avec 25 à 40 sillons TER à l'horizon 2020, cela permet une circulation de 40 à 60 sillons fret, soit entre 4 et 7 Millions de tonnes nettes annuelles sur l'axe.

NÉCESSITÉ DE RÉALISER LE TUNNEL DU MONTGENÈVRE AVANT LE SEGMENT INTERNATIONAL DU LYON-TURIN

Car aggravation de l'enclavement des Hautes Alpes
avec le tunnel international qui implique
la fin de la desserte TGV à Oulx





**1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE SETUMONT:
RAPPEL DES ANCRAGES FONDAMENTAUX**

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT: RAPPEL

3 – LES ACTIONS 2015

4 – LE CHOIX DES PROCEDURES ?

5 – LA PROBLEMATIQUE DES COUTS ?

6 - PROPOSITIONS POUR 2016

3 – LES ACTIONS 2015

31 – Intervention dans l'étude de l'UMF sur l'hinterland du GPMM

**32 – Sensibilisation des nouveaux Conseils départementaux :
lettre à chaque Président de CD de la région PACA, optimisée
sur l'importance du dossier Montgenèvre pour leur territoire**

**33 – Information des têtes de listes aux élections régionales :
lettre d'explication sur les enjeux et les préconisations de Setumont,**

34 – Actions d'information vers associations et instances syndicales :
- Château-Arnoux le 9 octobre animé par Nosterpaca et ALAS
- Sisteron le 5 novembre sur initiative MNLE PACA

31 – Intervention dans l'étude de l'UMF sur l'hinterland du GPMM



Le Président

Marseille le 2 juillet 2015

Monsieur Jean-Philippe Salducci
Président de l'Union Maritime et Fluviale
Le Murano
22 avenue Robert Schuman
CS 20390
13235 MARSEILLE Cedex 02

15_08_419

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

Monsieur le Président,

Vous vous êtes récemment exprimé sur la nécessité d'adosser le port de Marseille-Fos à un hinterland élargi, notamment en disposant d'une liaison directe donnant accès aux pays du nord et du centre de l'Europe, connectée avec le réseau trans-européen de transport (RTE-T).

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, en s'affranchissant définitivement du col du Montgenèvre.

32 – Sensibilisation des nouveaux Conseils départementaux



Le Président

Monsieur le Président du Conseil
Départemental
Conseil Départemental des Hautes Alpes
Place Saint Arnoux
05000 GAP

15_06_414

Marseille, le 29 juin 2015

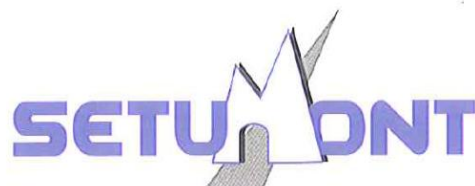
Objet : Désenclavement des Alpes du Sud – Liaison ferroviaire val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre

Monsieur le Président,



Le développement économique du val de Durance et de notre territoire régional dépend fortement du désenclavement des Alpes du Sud vers le territoire italien, notamment vers le Piémont et la plaine du Pô, riche en centres économiques et offrant l'accès direct aux nouveaux tunnels suisses.

33 – Information des têtes de listes aux élections régionales



Gap le 11 juillet 2015

Le Président,

Monsieur Christian Estrosi
Député Maire de Nice
Président de la Métropole Nice-Côte d'Azur
Mairie de Nice
5 rue de l'Hôtel de ville
06364 NICE

Objet : Désenclavement des Alpes du Sud – Liaison ferroviaire val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre

Monsieur le Député,

Compte tenu des responsabilités que vous avez acceptées pour préparer les futures élections régionales, je me permets, en tant que Président du Syndicat mixte Setumont, d'appeler votre attention sur le dossier de la liaison ferroviaire val de Durance – Italie par le tunnel du Montgenèvre.

34 – Actions d'information vers associations et instances syndicales :

- Château-Arnoux le 9 octobre animé par Nosterpaca et ALAS

Dimanche 11 Octobre 2015 **Val de Durance**

CHÂTEAU-ARNOUX-SAINT-AUBAN

Le tunnel du Montgenèvre reste une priorité

Une journée de réflexion sur la traversée des Alpes du Sud étaient organisée avec NosterPaca

De multiples associations ont mis leurs forces en commun pour exiger – à minimum – qu'un débat public soit ouvert par le Ministère des Transports sur la pertinence du percement d'un 10^e tunnel dans l'Arc Alpin : celui du Montgenèvre.

De nombreux acteurs de ce dossier (voir encadré) ont animé une matinée spéciale avec Jean-Yves Petit, vice-président de la Région, délégué aux Transports. Le cœur de la revendication des associations régionales c'est la position arrêtée du Gouvernement : "priorité absolue au TGV Lyon-Turin".

Pour les militants, tous unanimes, ce tracé ne règle en aucune façon l'enclavement des deux départements Sud-Alpins et n'offre pas d'ouverture à



Les députés alpins Joël Giraud et Christophe Castaner avec Gilles Marcel de France Nature Environnement. / PHOTO R.G.

34 – Actions d'information vers associations et instances syndicales :

- Sisteron le 5 novembre sur initiative MNLE PACA





Réalisé à l'initiative de :

- **UD CGT 04**

42, bd Victor-Hugo - 04000 DIGNE
Tél. : 04 92 36 62 00 - Fax 04 92 36 62 09
Mél. : union.cgt.AHP@wanadoo.fr
www.perso.wanadoo.fr/udcgt04

- **UD CGT 05**

Bourse du Travail, 3, rue David Martin - 05000 GAP
Tél. : 04 92 51 40 06 - Fax 04 92 52 19 09
Mél. : ud5@cgt.fr
www.perso.wanadoo.fr/cgt-hautes-alpes

- **Syndicat CGT des Chemins de fer de Provence**
- **Syndicats CGT des Cheminots de la ligne des Alpes**
- **Secteur fédéral PACA des Cheminots CGT**
- **Syndicat CGT de l'Équipement et de l'Environnement**
- **Comité régional CGT PACA**

Crédit Photo : CGT et D. R. - Dépôt légal à parution - 4^{ème} trimestre 2015

Nos propositions :

- ➔ les travaux nécessaires à la suppression des zones de ralentissement,
- ➔ l'étude des possibilités de relèvement de vitesse, en faisant les travaux adaptés,
- ➔ l'organisation de la ligne des Alpes comme épine dorsale pour les transports voyageurs et fret.
- ➔ la percée sous le Montgenèvre, seul maillon manquant de la liaison Provence-Piémont,
- ➔ le doublement de la ligne : la plate-forme à double voie existe et n'est pas utilisée, entre Veynes et Chorges, entre Embrun et l'Argentière les Écrins et entre Preles et Briançon,
- ➔ l'électrification de la ligne,
- ➔ l'ouverture vers Avignon par Pertuis, Cavaillon (ligne actuellement fermée au trafic voyageurs), pour assurer les correspondances TGV,
- ➔ l'ouverture vers Aix les Milles, gare située sur la ligne Aix/Rognac, pouvant donner un accès à Aix-TGV, par la création de quelques kilomètres de voie,
- ➔ la mise en place de l'intermodalité fret et voyageur entre rail et route,
- ➔ la réouverture de la ligne Digne/Saint-Auban.

Ces propositions visent à répondre aux besoins des populations et du développement économique des Alpes du sud et de la Région PACA.

LES REPONSES A NOS ACTIONS : CD 06

15-06-415-R

REÇU
31 AOÛT 2015


DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

Le Président

→ C. GLORIA N

Monsieur Maurice BRUN
Président de la CCI Provence Alpes Côte d'Azur
8, rue Neuve Saint-Martin
CS 81880
13221 MARSEILLE CEDEX 01

Nice, le **25 AOÛT 2015**

Monsieur le Président,

C'est avec la plus grande attention que j'ai pris connaissance de votre courrier du 29 juin dernier relatif au désenclavement des Alpes du Sud, principalement au moyen de la liaison ferroviaire Val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre.

C'est pourquoi je partage l'intérêt d'une liaison voyageurs et fret par le tunnel du Montgenèvre, qui serait bénéfique pour la région ainsi que pour le Département des Alpes-Maritimes.

LES REPONSES A NOS ACTIONS : CHRISTOPHE CASTANER



© François Moura

Christophe Castaner (PS, majorité sortante) : améliorer la qualité de l'offre

Christophe Castaner, candidat PS de la majorité sortante, reconnaît « *un niveau de qualité insuffisant* » des TER malgré le développement de l'offre et veut « *passer du plus de trains au mieux de trains. [...] Ma volonté est de gagner en fiabilité en posant comme principe la consolidation de la qualité* », affirme le candidat tête de liste du PS, député des Alpes-de-Haute-Provence. « *La convention avec la SNCF va être renégociée en 2016 et elle doit permettre de rebattre les cartes, sur une convention d'une durée de six ans, et non plus dix, mobilisée sur la qualité du train* », insiste-t-il. Christophe Castaner veut aussi étendre la gratuité de l'abonnement aux collégiens et aux étudiants.

Côté investissements, outre les 485 millions inscrits dans le CPER 2015-2020, le candidat PS pense pouvoir « *dégager des marges de manœuvre* » par la renégociation avec la SNCF sur l'exploitation des TER.

Quant à la métropole Aix-Marseille créée le 1^{er} janvier 2016, il « *faudra que le volet transport soit au cœur de la négociation entre la région et [elle]* » pour « *éviter les doublons et renforcer les conditions du transport collectif* ». Enfin, Christophe Castaner considère le fret ferroviaire comme un « *sujet majeur* » pour la région Paca, et veut « *garantir* » l'ouverture du port de Marseille-Fos vers l'Italie et le centre de l'Europe en soutenant le projet de tunnel ferroviaire du Montgenèvre.

CPER 2015-2020 : LETTRE COMMUNE ADRESSEE AU PRESIDENT DU CR PACA

Ce défaut de concertation, cet abandon des territoires signent le **double désengagement financier de l'Etat et de la Région** qui est sans précédent dans l'Histoire de la contractualisation. Cette méthode tranche avec celle employée par Christian Estrosi qui, lorsqu'il était ministre de l'aménagement du territoire était venu à l'Hôtel de Région vous rendre visite et avait répondu à vos demandes d'inscription de crédits pour le tunnel du Montgenèvre dont la réalisation n'a d'ailleurs toujours pas débuté.

Monsieur Michel VAUZELLE
Président du Conseil régional
Hôtel de région
Place Jules Guesde
13000 MARSEILLE

Le 28 mai 2015

Monsieur le Président,

Le 29 mai prochain, vous avez inscrit à l'ordre du Conseil régional l'adoption du contrat de plan Etat-région pour la période 2015-2020.

Jean LEONETTI
Député-maire d'Antibes
Président de la Communauté
d'Agglomération Sophia Antipolis

Jean Leonetti

Daniel SPAGNOU
Maire de Sisteron
Président de la
Communauté de
communes du Sisteronais

[Signature]

Guy TEISSIER
Député et Président de
Marseille Provence Métropole

[Signature]

Martine VASSAL
Présidente du Conseil départemental des
Bouches-du-Rhône

[Signature]

Jérôme VIAUD
Maire de Grasse
Président de la
Communauté
d'Agglomération du Pays
de Grasse

[Signature]

Olivier AUDIBERT-TROIN
Député du Var
Président de la Communauté
d'Agglomération Dracénoise

[Signature]

Bernard BROCHAND
Député des Alpes-
Maritimes
Président de la
Communauté
d'Agglomération des Pays
de Lérins

[Signature]

Maurice CHABERT
Président du Conseil
départemental
de Vaucluse

[Signature]

Eric CIOTTI
Député
Président du Conseil Départemental des
Alpes-Maritimes

[Signature]

Roger DIDIER
Maire de Gap
Président de la
Communauté
d'Agglomération
Gap en + Grand

[Signature]

Christian ESTROSI
Député-maire de Nice
Président de la Métropole
Nice Côte d'Azur

[Signature]

Chantal EYMEUD
Maire d'Embrun
Conseillère régionale
Présidente de la Communauté de Communes
de l'Embrunais

[Signature]

Hubert FALCO
Sénateur-maire de Toulon
Président de la
Communauté
d'Agglomération Toulon
Provence Méditerranée

[Signature]

Jean-Claude GAUDIN
Maire de Marseille
Vice-président du Sénat

[Signature]

Georges GINESTA
Député-maire de Saint-Raphaël
Président de la Communauté
d'Agglomération Var Estérel Méditerranée

[Signature]
LE PRÉSIDENT,
Georges GINESTA

Marc GIRAUD
Président du Conseil
Départemental du Var

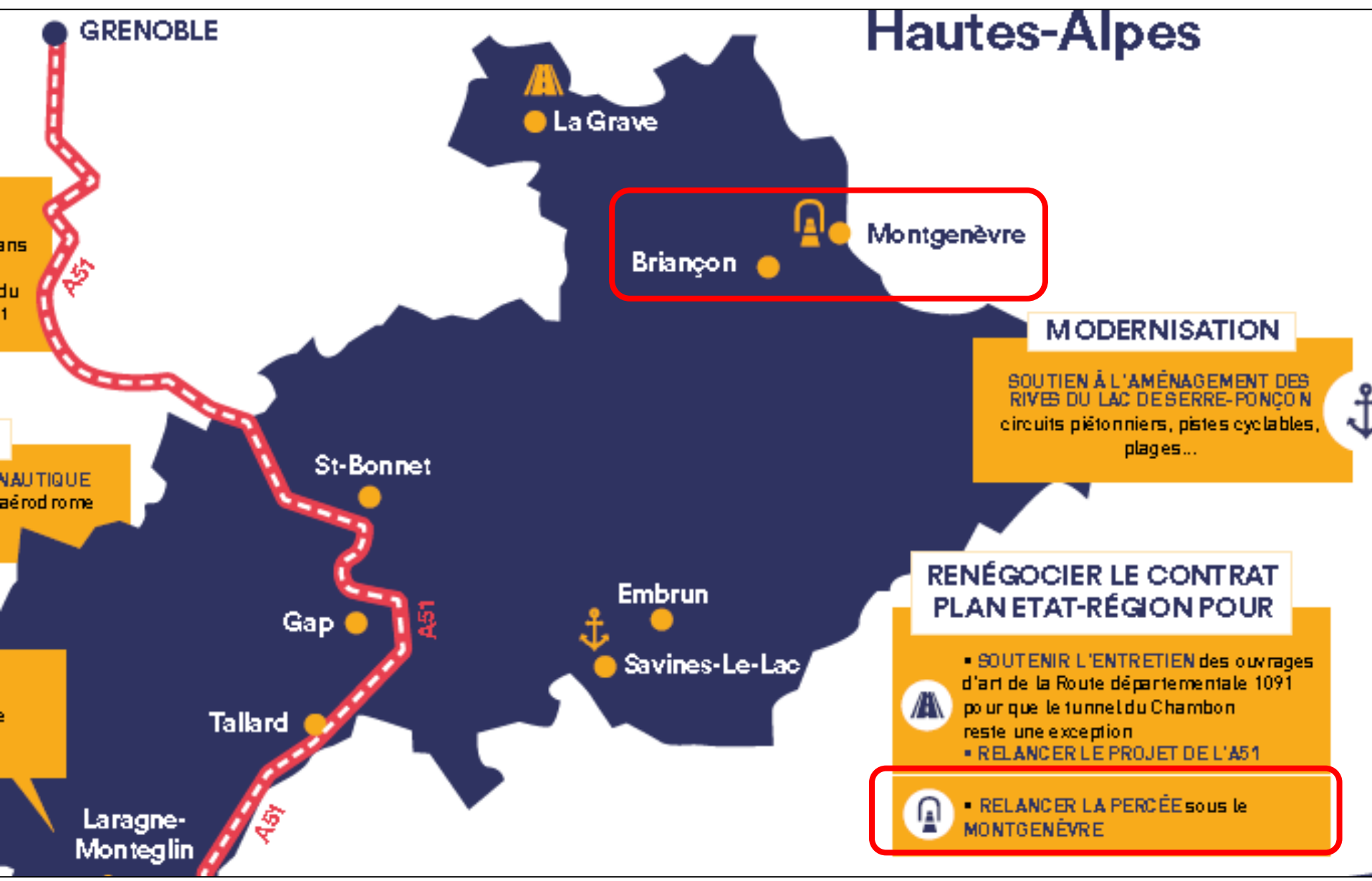
[Signature]

Nicolas ISNARD
Maire de Salon-de-Provence
Président de la Communauté
d'Agglomération Agglopolo
Provence

[Signature]
Nicolas ISNARD
Président d'Agglopolo Provence
Maire de Salon-de-Provence

LES REPONSES A NOS ACTIONS :

LE PROJET ESTROSI POUR LES HAUTES ALPES





**1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE SETUMONT:
RAPPEL DES ANCRAGES FONDAMENTAUX**

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT: RAPPEL

3 – LES ACTIONS 2015

4 – LE CHOIX DES PROCEDURES ?

5 – LA PROBLEMATIQUE DES COUTS ?

6 - PROPOSITIONS POUR 2016

**CHOIX DE LA PROCEDURE:
DEMANDE DE TURIN EN 1887**

..... il y a 129 ans

Estratto dal Periodico L'INGEGNERIA CIVILE E LE ARTI INDUSTRIALI, Vol. XIII

SUL PROGETTO

DI

TRAVERSATA DEL MONGINEVRO

COL SISTEMA DI TRAZIONE FUNICOLARE AGUDIO

per accelerare l'esecuzione

della strada ferrata tra Oulx o Briançon.

(Con una tavola)



TORINO

TIP. E LIT. CAMILLA E BERTOLERO - EDITORI

Via Ospedale, 18

1887.



CHOIX DE LA PROCEDURE :
MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 8 DU TRAITE FRANCO-ITALIEN DE 1947,
SEUL ARTICLE NON ENCORE EXECUTE ?

Traité de paix signé à Paris le 10 février 1947
approuvé par les Gouvernements français et italien le 15 septembre 1947

Article 8

1. Le Gouvernement italien coopérera avec le Gouvernement français à l'établissement d'une **liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche.**
2. Le Gouvernement italien autorisera en franchise, sans visite de douane, sans vérification de passeports, qu'aucune autre formalité, le trafic par chemin de fer des voyageurs et des marchandises empruntant, en territoire italien, le raccordement ainsi établi, pour se rendre dans un sens ou dans l'autre d'un point situé en France. Il prendra toute mesure nécessaire pour assurer le passage, dans les mêmes conditions de franchise et sans retard injustifié, des trains français utilisant ledit raccordement.

CHOIX DE LA PROCEDURE: MISSION CONFIEE A LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE ALPES DU SUD ?

**Rappel de la décision du sommet franco-italien de Périgueux
27 novembre 2001**

Les autorités gouvernementales, françaises et italiennes, demandent que la Commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud fasse "des **propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre**".

***Où en est l'exécution de cette mission
confiée à la CIG depuis 15 ans ?***

CHOIX DE LA PROCEDURE : APPELS A PROJETS DE LA C.E. POUR LE RTE-T ?



La stratégie européenne : ce qui doit être fait

Livre blanc sur la politique européenne des transports – Mars 2011
Extraits

L'Europe a besoin d'un "réseau de base" composé de corridors destiné au transport offrant à la fois une efficacité élevée et des niveaux d'émission bas. Ce réseau de base doit assurer l'existence de liens multimodaux efficaces entre les capitales européennes et les autres grandes villes, ports, aéroports et passages de frontière principaux, ainsi que les autres grands centres économiques.

La priorité doit être donnée à la mise en place des maillons manquants – pour l'essentiel, des sections transfrontalières et des goulots d'étranglement / contournements.

Loyola de Palacio
Vice-présidente de la Commission européenne

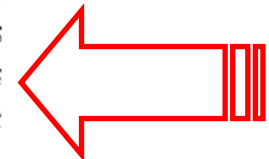
Rue de la Loi 204
B-1049 Bruxelles

Bruxelles, le 18 -02- 2002
A-358/D- 353

J'ai bien reçu votre lettre du 21 janvier 2002 attirant mon attention sur une possible intégration de l'axe ferroviaire Val de Durance-Tunnel de Montgenèvre dans le réseau transeuropéen de transport.

Ce projet ne fait pas partie des projets d'intérêt commun identifiés dans les cartes de la décision n°1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen adoptée en 1996. Dans le cadre de la révision des orientations proposée par la Commission en octobre dernier, les autorités nationales concernées n'ont à aucun moment soulevé la question de l'opportunité d'insérer ce projet dans les cartes du réseau transeuropéen, ce qui semble indiquer que la réflexion autour de ce projet n'a progressé que récemment.

Je vous informe par ailleurs de mon intention de présenter en 2004 une seconde proposition de révision des orientations du réseau transeuropéen. Cette proposition sera l'occasion d'une nouvelle mise à jour de la liste des projets d'Essen



CHOIX DE LA PROCEDURE :
ACCORD CG 05 – PROVINCE DE TURIN SIGNE A TURIN LE 3 DECEMBRE 2003 ?

TUNNEL DU MONTGENEVRE



PROTOCOLE D'ACCORD

TURIN - 3 DECEMBRE 2003

DECIDENT

- D'engager au cours de l'année 2004, en liaison avec les communes concernées, les études relatives aux dispositions à prendre en terme d'urbanisme de part et d'autre du tunnel, les études relatives au positionnement des gares et de leurs conditions d'accès.
- D'engager au cours de l'année 2004 le programme d'études géologiques complémentaires pour la construction du tunnel selon la variante retenue pour préciser les points mis en évidence par l'étude préliminaire. (...)
- (...) Demander à la Région Provence Alpes Côte d'Azur et à l'Etat Français d'engager sans délai les premiers travaux de modernisation de la voie ferrée entre Briançon et Gap, qui seront profitables aux temps de parcours entre les deux territoires, avant même la réalisation du tunnel ferr

Pour la Provincia di Torino

La Présidente,

Mercedes BRESSO

Pour le Conseil Général des Hautes-Alpes

Le Président,

Alan BAYROU

Comité de massif des Alpes

16 juin 2006

Schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes (extraits)

1 – Mettre en œuvre une politique de transports durables dans le massif

(...) Le tunnel sous le Montgenèvre, en complément de l'aménagement des lignes ferroviaires de desserte, constituera une infrastructure complémentaire majeure pour les voyageurs 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.

La réalisation de ces infrastructures est indispensable au maintien de la qualité environnementale du massif. Pour la région PACA, l'ensemble de ces liaisons ferroviaires permettra d'assurer un débouché de qualité au trafic généré par le Port Autonome de Marseille. (...)

Recommandations du comité de massif

Document annexe au schéma interrégional de massif (extraits)

1 - Trois priorités pour le massif des Alpes

1.1 - Promouvoir un développement durable du massif

A - Désenclaver le massif par les infrastructures de transport et les T.I.C.

(...) En matière ferroviaire

Le comité de massif estime prioritaire l'amélioration des transports ferroviaires dont chacun s'accorde à reconnaître les avantages par rapport au transport routier dans une optique de développement durable et dans un contexte de hausse du coût de l'énergie.

(...) Il souligne également la nécessité de réaliser le **tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre**. Le comité de massif demande que, **conformément à la décision du sommet franco-italien de Périgueux de novembre 2001, le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre soit inclus dans le corridor 5 du réseau de transport européen.**

Ce nouvel itinéraire, qui implique un tunnel de 24 km, économise un détour de 180 à 250 km.

CHOIX DE LA PROCEDURE:

PROPOSITION DE LA CM 21 EN 2013 AVEC UN GECT ?

Mobilité 21

« Pour un schéma national de mobilité durable »

Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche

27 juin 2013

Réalisation de la liaison ferroviaire France-Italie par le Montgenèvre facilitée par les groupements européens de coopération territoriale (GECT)

Extrait de la page 14

4.4. Une France au cœur des réseaux de transports européens

(...)Enfin, la commission estime que l'interopérabilité au niveau européen des réseaux ferroviaires doit être poursuivie avec constance, en particulier pour permettre une gestion continue des déplacements de marchandises et de personnes par-delà les frontières.

Elle souligne l'intérêt des projets transfrontaliers de proximité figurant au SNIT (5), dont la réalisation se trouve aujourd'hui facilitée par la possibilité offerte aux régions de créer des groupements européens de coopération territoriale (loi n° 2013-431 du 28 mai 2013). (...)

Renvoi en bas de la page 14

(5) Les projets mentionnés dans le SNIT sont notamment (...) **l'amélioration des liaisons ferroviaires entre les Hautes Alpes et le Val de Suse en Italie via le Montgenèvre (...)**

CHOIX DU CONSEIL REGIONAL PACA : LE DEBAT PUBLIC

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Le Président

Député à l'Assemblée Nationale

DTURACAL00000000-01-0-01076

Donnée suivi par :

Jean-Christophe LEBDET

Téléphone :

04 91 57 54 29

Monsieur Michel CADOT
Préfet de Région
Préfecture de Région Provence-Alpes
Côte d'Azur
2, Boulevard Paul Peytral
13006 - MARSEILLE

Marseille, le - 6 OCT. 2014

Monsieur le Préfet,

Les études pré fonctionnelles sur la percée ferroviaire du Montgenèvre ont été inscrites au Contrat de Plan Etat Région 2007-2013 et la Région en a assuré la maîtrise d'ouvrage. Ces études sont achevées, conformément aux attendus du COPIL qui s'est tenu le 10 octobre 2013. Le bureau d'étude ARCADIS, mandaté par la Région, finalise son rapport.

- Les études ont permis d'approfondir les trois scénarios pertinents :
- un scénario A « minimaliste » (tunnel à voie unique non électrifié Briançon Oulx sans aménagement sur le réseau existant),
 - scénario évolutif B1 (tunnel à voie unique électrifié Briançon Oulx sans aménagement sur le réseau existant)
 - scénario évolutif B2 (B1 + électrification Briançon Gap et aménagement capacitaires sur le réseau existant pour 256 M€).

Les calculs socio-économiques affichent des TRI faibles mais légèrement supérieurs à 1 %. Les études montrent les forts enjeux du désenclavement des Alpes du Sud pour les passagers, sur le périmètre du Montgenèvre, mais aussi à l'échelle de l'ensemble des territoires alpins de notre région.

Le présent document est un document interne à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il est destiné à l'usage des services de la Région. Il ne doit pas être diffusé à l'extérieur de la Région. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Région est formellement interdite. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Région est formellement interdite. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Région est formellement interdite.

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Le Président

Député à l'Assemblée Nationale

Monsieur Michel CADOT
Préfet de la Région Provence-Alpes-
Côte d'Azur
Préfecture de Région
Place Felix Baret
CS 80001
13282 - MARSEILLE Cedex 06

Marseille, le 10 JUIN 2015

MARSEILLE : SIND-015-00785

Monsieur le Préfet

Les études pré fonctionnelles de la percée ferroviaire du Montgenèvre ont été inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2007/2013 et la Région en a assuré la maîtrise d'ouvrage.

Comme décidé en comité de pilotage d'octobre 2013 et indiqué dans mon courrier du 6 octobre 2014, la Région a finalisé le dossier de saisine de la commission nationale de débat public.

Vous en trouverez un exemplaire ci-joint. Celui-ci présente trois variantes :

- Le scénario A dont le coût est de 1 898 M€ (Cf 2012) qui consiste en la réalisation d'un tunnel non électrifié permettant :
- Une liaison sans rupture de charge entre les régions PACA et Piémont ;
- Une baisse significative des temps de parcours des Hautes Alpes vers Lyon et Paris ;
- Du fret conventionnel possible entre la Région PACA et le Piémont en deux creuses et selon des modes d'exploitation adaptés aux caractéristiques des lignes.

Le présent document est un document interne à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il est destiné à l'usage des services de la Région. Il ne doit pas être diffusé à l'extérieur de la Région. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Région est formellement interdite. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Région est formellement interdite. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Région est formellement interdite.



*Le Président
Député à l'Assemblée Nationale*

Monsieur Michel CADOT
Préfet de la Région Provence-Alpes-
Côte d'Azur
Préfecture de Région
Place Felix Baret
CS 80001
13282 - MARSEILLE Cedex 06

Marseille, le **10 JUIN 2015**

Je ne saurais vous rappeler combien ce projet d'infrastructure est important pour le développement économique et l'aménagement des Alpes du sud, mais également pour la mise en relation des métropoles turinoise et marseillaise, le confortement de la diagonale régionale Marseille – Turin dans sa contribution à l'aménagement du territoire ou encore le développement du fret.

Aussi, je souhaite que vous puissiez saisir la Commission Nationale de Débat public rapidement et qu'un débat puisse être engagé dans le cadre du CPER 2015/2020 sous votre responsabilité en tant que Préfet coordonnateur du massif des Alpes.

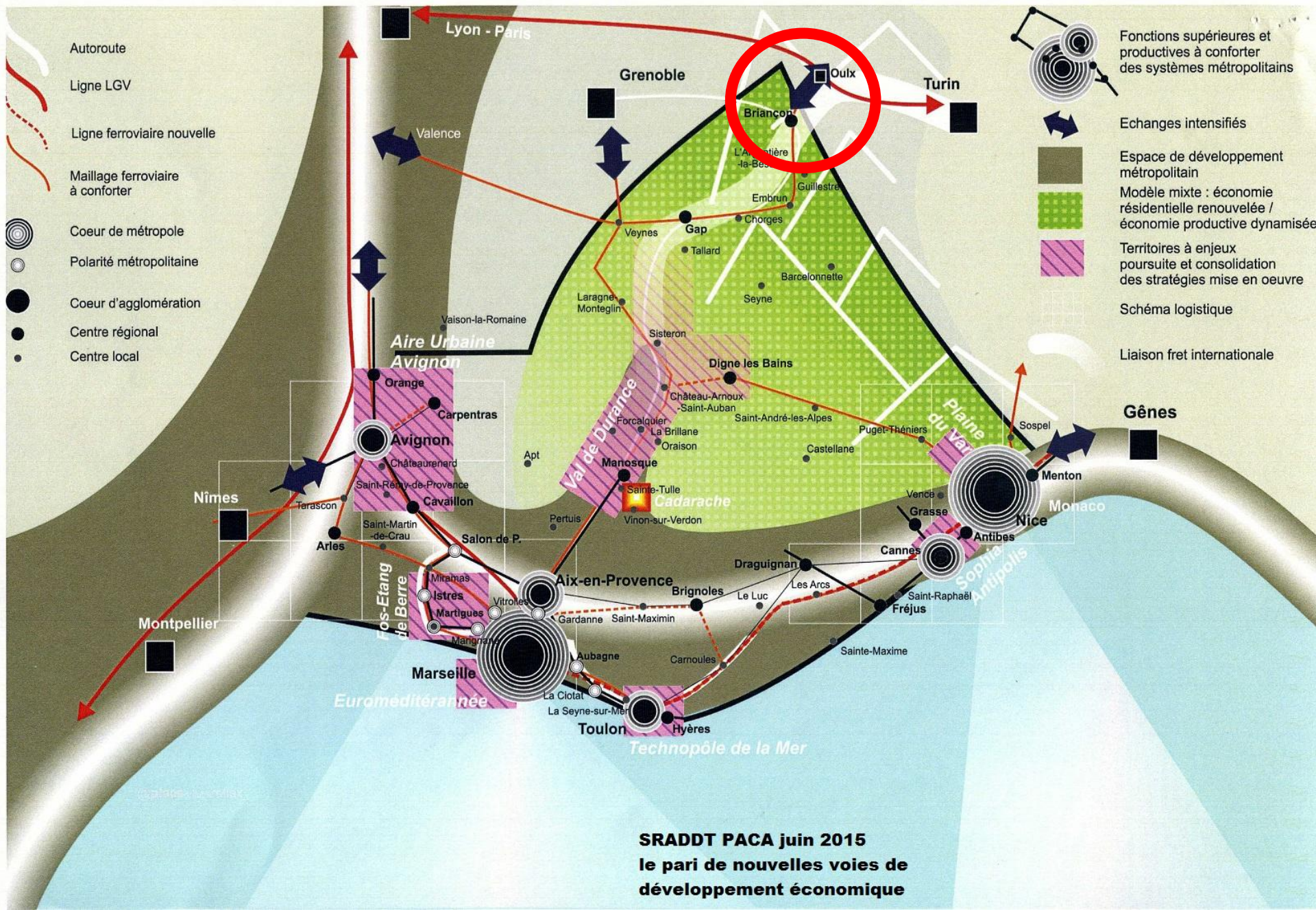
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Percée ferroviaire du Montgenèvre

Etudes préfonctionnelles



SRADDT PACA 2015



SRADDT PACA juin 2015
le pari de nouvelles voies de
développement économique



**1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE SETUMONT:
RAPPEL DES ANCRAGES FONDAMENTAUX**

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT: RAPPEL

3 – LES ACTIONS 2015

4 – LE CHOIX DES PROCEDURES ?

5 – LA PROBLEMATIQUES DES COUTS ?

6 - PROPOSITIONS POUR 2016

METHODE D'EVALUATION DES PROJETS DE TRANSPORT

Comité des
Directeurs
Transports

INSTRUCTION CADRE relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport

25 Mars 2004
mise à jour le 27 mai 2005



Direction
générale des
Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

*Note technique du 27 juin 2014
relative à l'évaluation des projets de transport*



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
www.mer.developpement-durable.gouv.fr

Arcadis - Bilan socio-économique

Préambule -extraits

- Le bilan socio-économique a été réalisé selon les principes de l’Instruction-cadre en vigueur ‘De Robien’ de 2004, préconisant de retenir les projets de TRI > 4%
- Le bilan socio-économique ne constitue pas l’unique indicateur de l’intérêt économique d’un projet d’infrastructure (....?) le plus souvent non quantifiables tels que :
 - Les emplois directs et indirects en phases de construction et d’exploitation ;
 - Les effets potentiels sur l’aménagement du territoire ;
 - L’entraînement potentiel du projet sur l’économie des territoires bénéficiant de la nouvelle offre de mobilité.

Arcadis - Tableau comparatif des scénarios

	A	B1	B2	B3	B4	C
Fonctionnalités	Liaisons transfrontalières sans rupture de charge	Desserte TGV Paris-Briançon	Desserte TGV Paris-Gap	Itinéraire fret performant entre Fos et Turin	Optimisation des temps de parcours entre Sisteron et Gap	Desserte des communes situées entre Briançon et Oulx
Trafic voyageurs	+ 350 000 voy/an / référence	+ 400 000 voy/an / réf		+ 455 000 voy/an / réf	+ 545 000 voy/an / réf	+ 186 000 voy/an / réf
Trafics fret	310 000 t /an via l’itinéraire percée MGN (soit 690 trains) + 300 trains /an /référence			300 000 t / an via MGN (660 trains) + 290 trains / réf	420 000 t / an via MGN (940 trains) + 410 trains / réf	NA
Coût	1 898 M€	2 273 M€	2 528 M€	2 979 M€	5 974 M€	1 796 M€
TRI	1.10%	1.28%	1.02%	0.63%	-0.267%	-0.73%
VAN	-1 860 M€	-2 099 M€	-2 535 M€	-3 255 M€	-8 002 M€	-2 633 M€
Impact environnemental	😐	😐	😞	😞	😞😞	😞😞

INSTRUCTION CADRE
relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport
25 Mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 – extraits chapitre 5

c) le taux de rentabilité interne pour la collectivité :

C'est le taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé. Il permet d'apprécier l'utilité du projet sans référence à un taux d'actualisation et de comparer ses avantages relatifs, immédiats ou futurs. De manière pratique, un projet peut être considéré comme intéressant pour la collectivité si le taux de rentabilité interne (TRI socio-économique) est supérieur au taux d'actualisation défini par le Commissariat général du Plan. En revanche, le taux de rentabilité interne ne permet pas de choisir entre deux projets mutuellement exclusifs : c'est le critère du bénéfice actualisé qui reste pertinent dans ce cas de figure. Un projet A qui présente un TRI socio-économique supérieur à celui d'un projet B n'est ainsi pas nécessairement plus pertinent que ce projet B.

d) le taux de rentabilité immédiate pour la collectivité

C'est le quotient de l'avantage économique à l'année de mise en service, par le coût actualisé de

l'investissement, soit :
$$\frac{a_{(t_0+1)}}{I}$$

Cet indicateur ne sert qu'à déterminer la date optimale de mise en service : c'est la date où le taux de rentabilité immédiate est égal au taux d'actualisation, à condition que la chronique des avantages soit indépendante de la date de mise en service et non décroissante. Ce n'est pas un critère de choix de projet, mais un critère de programmation. La date optimale de mise en service n'a de sens que pour des projets présentant un bénéfice actualisé positif.

Lorsque la mise en service d'un investissement nécessite une période brève de « montée en régime », on déterminera également le taux de rentabilité immédiate à l'année de plein effet de la mise en service.

Comment appliquer le Grenelle de l'Environnement aux franchissements ferroviaires transalpins ?

Débat en partenariat avec [le Comité pour la Transalpine](#) - 2 décembre 2009

Extraits concernant la rentabilité économique d'un franchissement ferroviaire alpin type Lyon-Turin

Claude GRESSIER, Délégué interministériel pour le Lyon-Turin (...) Aux tunnels alpins français du Fréjus et du Mont-Blanc, les trafics ont connu une quasi-stagnation jusqu'en 2007-2008. (...) Le trajet entre l'Allemagne ou le Benelux pour aller à Milan et même à Turin étant beaucoup plus court par l'Autriche ou la Suisse, **une grande partie du trafic de transit qui passait par les tunnels transalpins français s'est reportée sur ces deux pays.** Par ailleurs, le trafic continue à augmenter sur Vintimille – environ 1,4 million - notamment poussé par le transit franco-espagnol. (...)

Où en sommes-nous sur ce projet en termes de coûts ?

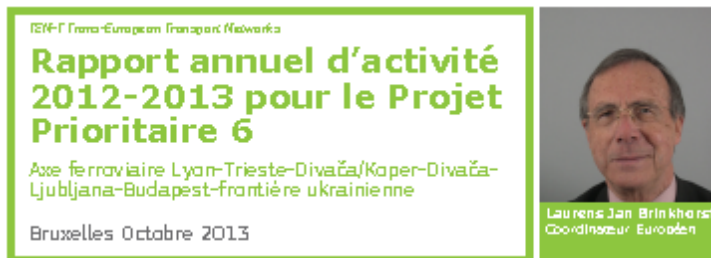
Claude GRESSIER souligne que le coût du tunnel de base se situerait actuellement aux environs de 10 milliards d'euros, les accès côté italien étant de l'ordre de 5 milliards d'euros et les accès côté français de 10,5 milliards, incluant la partie nord du contournement de Lyon qui représente 1,5 milliard : **le total général s'élève à 25 milliards d'euros.** (...)

Claude GRESSIER précise que le financement du projet adoptera une forme mixte de maîtrise d'ouvrage public et de contrat de partenariat, les entrepreneurs ne prenant pas le risque de la géologie. **Les financeurs finaux évoqués - même si, dans un contrat de partenariat, le partenaire privé financera et il faudra rembourser - sont très clairement les deux États et la Commission européenne. Les péages du tunnel de base ne devraient pas couvrir plus de 10 % du coût de l'ouvrage.** (...)

Michel HAGEGE : Quelle répartition fret-voyageurs est anticipée par la Transalpine ?

Jean-Pierre LACROIX estime que **le trafic fret représentera 85 %.**

Claude GRESSIER précise que ce taux correspond à un nombre de trains. **La proportion de TGV ne sera pas considérable. (...), il y a relativement peu de TER franco-italiens. (...)**



Octobre 2013 - Extrait du rapport annuel d'activités 2012-2013 – Page 11

1.2.6. La plateforme du corridor Lyon-Turin (PCLT)

Le principal objectif de la PCLT est de réunir toutes les parties concernées par le calendrier et la gestion de cette importante infrastructure de transport afin de planifier, coordonner et superviser les actions à entreprendre sur le corridor Lyon-Turin dans les années à venir.

Après les deux premières réunions, à Bruxelles en 2011 et à Chambéry en 2012, une **troisième réunion de la plateforme a eu lieu à Bruxelles le 22 janvier 2013**. Sous la présidence du coordinateur, les principaux acteurs du corridor Lyon-Turin ont discuté de l'état du projet, des progrès effectués depuis la dernière réunion et ont approuvé les orientations. La PCLT comprend le coordinateur européen, la Commission européenne, les autorités nationales, régionales et locales des deux États membres concernés, la France et l'Italie, les directeurs et les opérateurs de chemin de fer, le promoteur actuel LTF, l'Observatoire, et les organisations représentant les intérêts de l'industrie et des futurs utilisateurs, comme Transalpine et Transpadana.

La troisième réunion était centrée sur **la ligne historique** et le rôle qu'elle pouvait jouer comme **axe ferroviaire principal entre la France et l'Italie**.

Les participants sont convenus de la **nécessité de réactiver la ligne existante pour qu'elle devienne l'axe ferroviaire principal pour le transport des marchandises entre la France et l'Italie**. Le point de vue partagé est l'impossibilité politique de proposer la construction d'une nouvelle ligne sans avoir entrepris tous les efforts possibles pour **rétablir la ligne existante comme artère principale de transport après les travaux d'élargissement du tunnel ferroviaire Fréjus/Mont Cenis**.

Le coordinateur continuera en conséquence à **soutenir les efforts** des deux États membres, notamment au travers du travail du groupe de haut niveau **sur la ligne historique**.



**1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE SETUMONT:
RAPPEL DES ANCRAGES FONDAMENTAUX**

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT: RAPPEL

3 – LES ACTIONS 2015

4 – LE CHOIX DES PROCEDURES ?

5 – LA PROBLEMATIQUES DES COUTS ?

6 - PROPOSITIONS POUR 2016

5 – PROPOSITIONS POUR 2016

**51 – Se mobiliser pour contribuer efficacement
à la réussite de la décision du Président du CR PACA
de relancer le projet de percée ferroviaire sous le Montgenèvre**

52 – Optimiser les contacts avec nouveaux élus du Conseil Régional

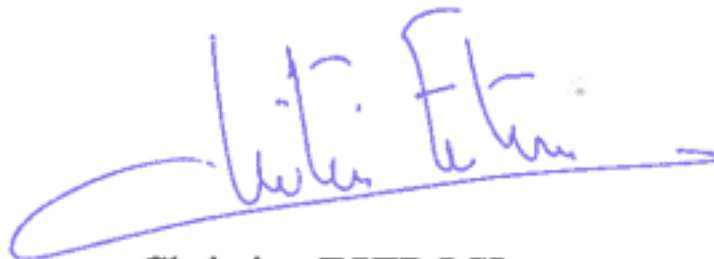
**53 – Poursuivre les actions de lobbying lancées en 2015
en prolongeant les argumentaires validés
dans les lettres adressées aux diverses institutions,
notamment vers les nouveaux Conseils départementaux**

REPRESENTANTS DU CR PACA AU SETUMONT

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, à titre de notification, un extrait de la délibération n°16-12 du 15 janvier 2016 par laquelle le Conseil régional a désigné **Chantal EYMEOD, Roger DIDIER, Anne-Marie FORGEOUX, Maxime TOMMASINI, Jean-Alexandre MOUSSET** en qualité de titulaires pour siéger au Comité syndical du syndicat mixte d'études pour le tunnel de Montgenèvre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christian Estrosi', with a long horizontal flourish extending to the right.

Christian ESTROSI

LISTE ESTROSI HAUTES ALPES – CONSEILLERS REGIONAUX ELUS

Tête de liste



Chantal EYMEOUD

58 ans

-

Maire d'Embrun - Présidente de la
communauté de commune de l'Embrunais

27 nov 2013: entretien JPH et RG

7 oct 2014: vote motion ALAS par

élus Embrunais

**2^{ème} Vice-Présidente
Entreprises, artisanat et
économie de montagne**



Roger DIDIER

64 ans

-

Maire de Gap - Conseiller
départemental

**13^{ème} Vice-Président
Aménagement du territoire
et logement**



Anne-Marie FORGEUX

49 ans

-

Maire de Monétier-les-Bains
– Serre chevalier

**Présidente de la Commission
Massif Alpin**

L'EMBRUNAIS SOUTIENT LE PROJET MONTGENEVRE (MOTION ALAS)

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'EMBRUNAIS

9 Rue de l'Archevêché

05200 EMBRUN

Tél : 04-92-43-22-78

Fax : 04-92-43-55-50

e-mail : com.com.embrunais@wanadoo.fr

Expéditeur :

COMMUNAUTE DE COMMUNES
DE L'EMBRUNAIS

- ☐ Pour information
- ☐ Pour notification
- ☐ En retour
- ☐ Pour avis
- ☐ Pour visa

BORDEREAU D'ENVOI

Date : jeudi 9 octobre 2014

OBJET : Motion de soutien de principe aux réflexions et propositions de l'Association Accès libre en Alpes du Sud (ALAS) concernant l'Aménagement de la ligne ferroviaire du VAL DE DURANCE et du percement du tunnel de Montgenèvre

Destinataires :

Monsieur le secrétaire d'Etat en charge des Transports
Monsieur le Préfet des Hautes-Alpes,
Monsieur le Président du Conseil Général des Hautes-Alpes
Monsieur le Président du Conseil Régional PACA, Service des Transports
Monsieur le Sénateur des Hautes-Alpes,
Madame le Député des Hautes-Alpes
Monsieur le Député des Hautes-Alpes,
Monsieur le Président de l'AMF des Hautes-Alpes,
Monsieur le Conseiller Général du canton d'Embrun
Mesdames et Messieurs les maires de l'Embrunais
Monsieur le Président de la SNCF
Monsieur le Président de l'Association ALAS

Je vous prie de trouver ci-joint, un exemplaire de la motion prise par les Conseillers Communaux lors de la séance du 7 octobre 2014.

Bonne réception,
Salutations distinguées.

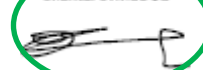
Le secrétariat

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'EMBRUNAIS

3

SIGNATURE DES CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES PRESENTS LORS DE LA SEANCE DU 7 OCTOBRE 2014

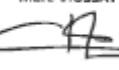
Chantal EYMEUD



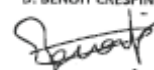
Marc AUDIER



Marc VIOSSAT



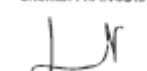
D. BENOIT CRESPIN



Bernard FANTU



Chantal FRANCOIS



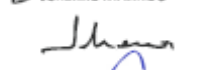
Colette GARCIN
Pouvoir à Jehanne MARROU



André DIDIER



Jehanne MARROU



Gérard MARCELLIN



Didier STEINVILLE



Martine ASSANDRI



Marie-Jeanne FAURE



Jean-Marc CEARD



Jean BERNARD



Christine MAXIMIN
Pouvoir à Jean BERNARD



Georges PONS



Patrick FLIPPE



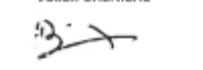
Chantal ROUX



Eric LIONS



Julien BRENIERE



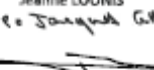
H. CHAIX COLLET



Jean-Marie BARRAL



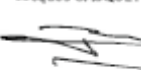
Jeanne LOONIS



Jean-Marie MELMONT



Jacques GASQUET



Jean-Daniel GUIEU



Jean-Noël BONARDI



Gérard GARNIER



J. Pierre GANDOIS



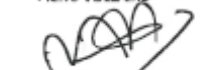
Bernard BOYER



Robert ARMELLIN



Pierre VOLLAIRE

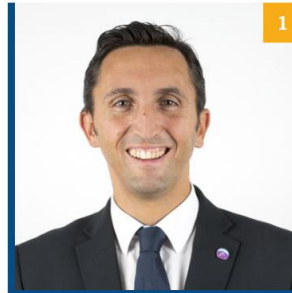


Richard SIRI
Conseiller Général du canton d'Embrun



LISTE ESTROSI VAUCLUSE – CONSEILLERS REGIONAUX ELUS

Tête de liste



1

Julien AUBERT

37 ans

Député de la 5ème circonscription

3ème Vice-Président

**Finances, rationalisation
des dépenses**



2

Bénédicte MARTIN

45 ans

Conseillère régionale

**Présidente Commission
viticulture et ruralité**



3

Michel BISSIERE

53 ans

-



4

Jacqueline BOUYAC

55 ans

Retraitée

Conseillère régionale

**Vice-Présidente
Com. Transports**



5

Louis BISCARRAT

- ans

-

Maire de Jonquières



6

Sonia ZIDATE

50 ans

Avocate au barreau
d'Avignon

**14ème Vice-Présidente
Solidarités**



7

Stéphane SAUVAGEON

50 ans

-

Adjoint au Maire de Pertuis



8

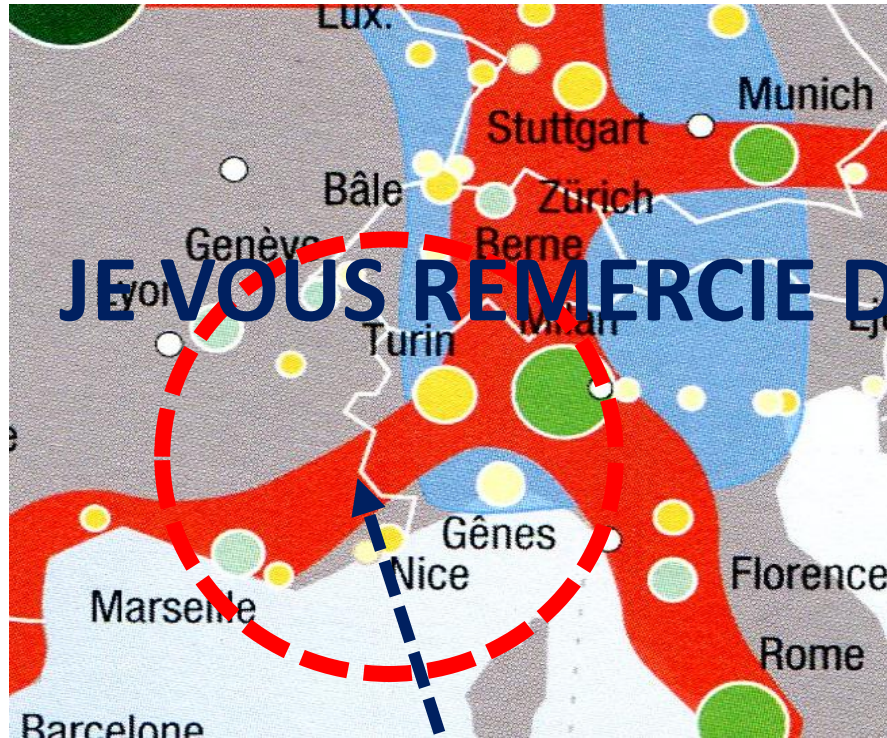
Nathalie SYLVESTRE

43 ans

Chef d'entreprise

LES DEUX STRATEGIES EN OPPOSITION : QUEL EST VOTRE CHOIX ?

LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR MARSEILLE - TURIN



DEVELOPPEMENT HUMAIN ET ECONOMIQUE
DU CORRIDOR « VAL DE DURANCE »
RENDU POSSIBLE PAR LA PERCEE
DU VERROU DU MONTGENEVRE

LA STRATEGIE ACTUELLE, EUROPEENNE ET NATIONALE FRANÇAISE

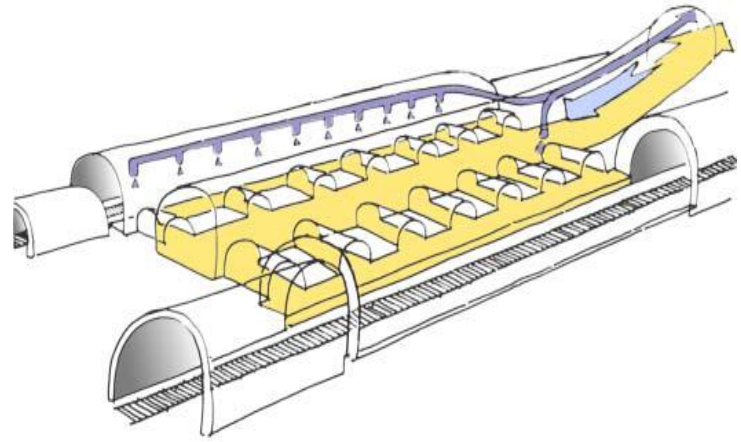


LA STRATEGIE DE
CONTOURNEMENT DE PACA

ANNEXES

LA PROBLEMATIQUE DE LA DIMENSION VERTICALE DU TRACE

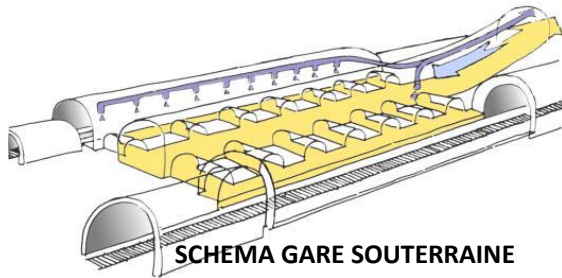
La voie et la gare doivent-elles être en surface, semi-enterrées ou souterraines ?



**Le choix = recherche d'un compromis équilibré entre
le respect des paysages,
la fiabilité des circulations en saison hivernale
et la promotion du territoire desservi**

**Ce choix, qui impacte techniquement très peu la liaison,
doit relever des autorités locales en charge
de la vie quotidienne et de la proximité**

TUNNEL DU MONTGENEVRE - DESSERTE D'UNE STATION SOUTERRAINE PROFONDE



CONCEPTS

1 – Objectif 1 : desserte ferroviaire du site, optimisée pour les passagers et le fret léger, connectée aux réseaux français et italien, sécurisée et fiable en toutes saisons

- **Objectif 2 :** création d'un accès de sécurité bien équipé

2 – Concept A : ascenseurs

- Ascenseurs directs ou utilisant un palier à mi-parcours

3 – Concept F : funiculaire – Cas concret = Montgenèvre avec dénivelée gare-surface environ 500 m

- Longueur de la descenderie : entre 1 et 2 km

- Pente résultante : environ 50% si 1 km, 25% si 2 km

- Durée rotation = 3 à 4 mn avec important emport instantané passagers

- Funiculaire classique à 2 cabines solidarisées se croisant à mi-parcours

- A pentes équivalentes (30 à 50%), dénivelée et longueur tunnel = celles du funiculaire souterrain de Val d'Isère et environ moitié de celles du celui de Tignes



4 – Concept AI : ascenseurs inclinés (type tour Eiffel, Montmartre)

- Chaque cabine fonctionne de manière autonome, permettant de maintenir le trafic en cas d'immobilisation de l'une d'elles, ou, en cas d'affluence, de faire remonter les deux cabines simultanément.

- Autorise des pentes très fortes, donc des descenderies plus courtes par rapport au funiculaire – Durée rotation = 3 à 4 mn pour dénivelée 500 m