CCI PROVENCE
ALPES CÔTE D'AZUR

Le Président

Monsieur le Président du Conseil Départemental
Conseil Departemental des Alpes de Haute Provence
13, rue du Docteur Romieu
CS 70216
04003 DIGNE LES BAINS Cedex

15_06_413

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.
Compte tenu de cet enjeu stratégique majeur, l'objectif prioritaire des acteurs économiques représentés par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Provence Alpes Côte-d'Azur est d'obtenir un désenclavement, fiable et pérenne, du val de Durance et, plus largement, de l'ensemble de la région Provence Alpes Côte d'Azur vers l'Italie, la Suisse et l'Europe centrale, grâce à la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.
Les prochaines élections régionales offrent l'opportunité de promouvoir ce projet de liaison ferroviaire val de Durance-Italie. Celui-ci, dans une perspective de développement durable, détient un fort potentiel de croissance économique et de créations d'emplois pour le territoire.
Dans le cadre de cet objectif de désenclavement, nous sollicitons votre soutien, en rappelant les arguments énoncés ci-après.

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 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,
- 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 officielles qui préconisent de réaliser en urgence la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

8 rue Neuve Saint-Martin - CS 81880 - 13221 Marseille Cedex 01
T. 04 91 14 42 02 - F. 04 91 14 42 69 www.paca.cci.fr

Je citerai :

- 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 toujours pas 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";
- 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), 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.

Un maillon manquant transfrontalier

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 réalisées en 2003 : 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.

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 des attentes.

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 desservant le centre et le nord de l'Europe.

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.

Un axe 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, économiquement et humainement, 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.

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

8 rue Neuve Saint-Martin - CS 81880 - 13221 Marseille Cedex 01
T. 04 91 14 42 00 - F. 04 91 14 42 45 www.paca.cci.fr

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 léger, indispensable au maintien et au développement de l'activité de nombreuses entreprises implantées dans 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
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 peut 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. Si le tunnel du Montgenèvre représente la clé de l'accès nord du val de Durance, il importe que la voie ferrée du val de Durance soit aussi connectée, au sud, à la voie ferrée Avignon – Marseille desservant Cavaillon et Miramas, ainsi qu'à la LGV Méditerranée pour permettre la remontée, vers les Alpes de Haute Provence, des TGV en provenance du grand sud-ouest et du sillon rhodanien. La réalisation de l'interconnexion de ces réseaux sur le site de Cavaillon sud - Cheval Blanc assurera la cohérence de la liaison val de Durance – Italie.

Vous trouverez ci-joints quelques extraits des principaux documents cités.
Compte tenu des enjeux majeurs identifiés, il nous apparait essentiel que le Conseil Départemental des Alpes de Haute Provence s'associe à notre démarche stratégique pour placer la liaison val de Durance-Italie par la percée ferroviaire sous le Montgenèvre dans les priorités des débats préparant les prochaines élections régionales.
Nous nous tenons à votre disposition si vous estimez souhaitable d'approfondir cette analyse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Cordialement

Maurice BRUN

8 rue Neuve Saint-Martin - CS 81880 - 13221 Marseille Cedex 01
T. 04 91 14 42 00 - F. 04 91 14 42 45 www.paca.cci.fr