



Gap, le 10 janvier 2013

Monsieur Michel VAUZELLE
Président du Conseil Régional
Conseil Régional PACA
27, place Jules Guesde
13481 MARSEILLE Cedex 20

Le Président,

Monsieur le Président,

Lors du 3^{ème} Conseil de Développement du projet Montgenèvre, le 22 octobre 2012 à Gap, le cabinet Arcadis a présenté l'étude, demandée par le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur, sur le projet de liaison ferroviaire val de Durance – plaine du Pô, via la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Cette étude faisait suite à celle confiée à Ingerop Rhône Alpes, présentée lors du Conseil de Développement du 15 janvier 2010, dont le contenu était apparu particulièrement médiocre et contestable au regard des enjeux débattus.

Si l'objectif du mandat confié à Arcadis était d'élaborer une étude pré-fonctionnelle destinée à la préparation du débat public, nous estimons que le contenu restitué en séance présente quelques lacunes importantes et regrettables qu'il importe de redresser au plus vite. Sans prétendre à l'exhaustivité, je crois souhaitable d'appeler votre attention sur trois des principales insuffisances identifiées par les autorités présentes à ce Conseil de Développement.

En premier lieu, il apparaît indispensable de mieux expliquer le projet Montgenèvre dans l'évolution des flux économiques de l'Europe du Sud et des flux transalpins.

Plusieurs expertises officielles sont disponibles : 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 en 2007/2008/2009/2010, etc.

Toutes ces expertises sont convergentes. Elles insistent sur le fait que les problématiques des flux ouest-est traversant les Alpes du Sud sont spécifiques et distinctes des problématiques des flux nord-sud traversant les Alpes du Nord.

Les constats de Alpinfo/Alpifret confirment ce diagnostic et montrent que la saturation des passages sud-alpins coexiste durablement avec l'effondrement du trafic sur l'axe Lyon-Turin, suite notamment à l'évolution de la politique des transports mise en œuvre par les autorités helvétiques. Setumont fait siennes les conclusions de ces expertises.

Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel du Montgenèvre

Adresse postale : 16, rue Carnot • BP6 • 05001 GAP Cedex

Tél. 04 92 56 56 01 • Fax 04 92 56 56 56 • e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr

www.setumont.eu

La problématique transfrontalière des Alpes du Sud ne peut donc se régler que par des équipements appropriés dans les Alpes du Sud, dont le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre constitue le principal maillon transfrontalier manquant.

En second lieu, il nous apparaît également nécessaire de rappeler les décisions officielles qui préconisent de réaliser en urgence la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Je citerai :

- 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,
- l'expertise du rapporteur européen Philipp Charles Bradbourn en février 2004, qui conclut à la nécessité de compléter le projet prioritaire PP6 (plaine du Pô, nouvellement appelé PP3) 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",
- 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 et dont les orientations sont prescriptives.

L'ensemble de ces décisions officielles a donné lieu à plusieurs années de travaux préalables (9 années pour la DTA 13) qu'il serait regrettable et préjudiciable d'ignorer dans les documents préparant le débat public.

Enfin, la présentation des différents scénarios effectuée par Arcadis crée une confusion en rassemblant les scénarios possibles pour le maillon transfrontalier manquant avec des options d'amélioration de la ligne existante.

Nous recommandons que les options d'amélioration des infrastructures existantes soient nettement séparées des scénarios du maillon transfrontalier manquant puisqu'elles s'inscrivent dans une démarche indépendante qui peut être menée progressivement et parallèlement, voire même en anticipation pour certaines d'entre elles.

A ce titre, nous demandons que deux scénarios soient ajoutés pour le maillon transfrontalier manquant:

- le scénario du tunnel profond Villar Saint Pancrace – Oulx, correspondant au projet proposé par l'accord franco-italien du 3 décembre 2003,
- un scénario mixte, voyageurs et fret, permettant la desserte des principales stations situées entre Briançon et Oulx, avec des pentes ne dépassant pas 1,8 % (18 ‰) afin d'assurer convenablement le transit des trains de fret.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes respectueuses salutations.

Cordialement 
Maurice BRUN