

Liaison ferroviaire Marseille-Turin par le Montgenèvre : un projet prioritaire pour la CCIMP

Par Claude CARDELLA
Président de la Chambre de Commerce
et d'Industrie Marseille Provence

La liaison ferroviaire Marseille-Turin par le tunnel du Montgenèvre est le projet prioritaire de la CCI Marseille Provence dans sa stratégie de désenclavement de la Provence.

Ce projet, lancé officiellement lors du sommet franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001, correspond parfaitement aux orientations des Schémas de Services Collectifs Transports et du Livre Blanc de l'Union Européenne notamment sur l'interconnexion des réseaux, la suppression des goulets d'étranglement et sur le rééquilibrage des modes de transports. Il s'insère dans le corridor paneuropéen n°5 Lisbonne-Kiev du Réseau Transeuropéen de Transport, pour en constituer un élément essentiel en permettant aux flux de trafic en fort développement sur l'axe est/ouest d'éviter les itinéraires saturés de la vallée du Rhône et de la Côte d'Azur.

Un projet d'intérêt européen pour le désenclavement de la région

Cette nouvelle liaison sera ainsi profitable :

- **au transit international** entre la péninsule Ibérique, le grand sud ouest et l'Italie du nord, l'Europe de l'Est : les flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Italie ont progressé de 71% entre 1993 et 1999, soit une croissance annuelle de 9,7%, pour représenter 500 000 PL/an à la frontière (87% passent par Vintimille).
- **aux échanges** entre Provence-Alpes-Côte d'Azur, le port de Marseille d'une part et d'autre part l'Italie, premier partenaire économique de la région et les pays de l'Europe du Centre et de l'Est qui vont intégrer l'Union en 2004. L'autoroute à Vintimille supporte déjà un trafic de près de 4 000 PL/jour et les aménagements de capacité en projet pour la voie ferrée côtés français et italien sont surtout orientés vers le trafic voyageurs.
- **au désenclavement des Hautes-Alpes**, favorisant le développement de l'économie touristique.

Il est très important d'insister sur le rôle de cette nouvelle liaison pour la sécurisation des échanges entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie.

L'interruption pour plusieurs mois de la liaison ferroviaire entre la France et l'Italie suite à la fermeture du tunnel de Monaco, au moment où des mesures administratives limitent la circulation des poids lourds sur l'itinéraire du Montgenèvre et sur l'autoroute de la Côte d'Azur, montre la vulnérabilité des liaisons terrestres entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie, son premier partenaire économique.

Par ailleurs cette liaison ferroviaire bénéficiera de l'ouverture des nouveaux grands tunnels suisses facilitant l'accès à l'Europe Centrale : Loetschberg-Simplon en 2007 par Novare (entre Turin et Milan), Saint Gothard en 2012 par Milan.

Une liaison complémentaire du Lyon-Turin

La liaison ferroviaire Marseille-Turin est complémentaire du Lyon-Turin car ces deux traversées alpines relèvent de logiques différentes. Leurs orientations générales sont perpendiculaires : Sud-Ouest / Nord-Est pour le Marseille-Turin et Nord-Ouest / Sud-Est pour le Lyon-Turin. Ce dernier itinéraire n'est pas adapté aux échanges entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie du nord en raison de l'important allongement du parcours. Par contre, Marseille-Turin conforte la cohérence du Lyon-Turin en permettant le désenclavement du Briançonnais par le nord et en allégeant le nœud ferroviaire lyonnais d'une partie des flux de simple transit.

À périmètres comparables, le coût du tunnel du Montgenèvre est estimé à environ le dixième du coût annoncé pour le projet Lyon-Turin. La différence considérable des coûts respectifs exclut tout risque de concurrence budgétaire entre les deux projets. Par contre, un retard dans la percée ferroviaire du Montgenèvre aurait des conséquences graves pour les flux logistiques dans le sud-est de la France. Si aucun contournement du couloir rhodanien n'est réalisé, l'ouverture de l'axe à grand débit Lyon-Turin

aggraverait l'engorgement de la vallée du Rhône, puisque, sur le versant français, cette voie naturelle devra supporter l'essentiel du trafic induit par le Lyon-Turin avec l'Europe du sud.

Une réalisation en plusieurs phases

Sur le plan opérationnel ce projet présente le grand intérêt de pouvoir être réalisé en plusieurs phases avec des résultats considérables dès les premiers investissements :

- la **phase 1** (réalisation du maillon manquant avec le tunnel sous le Montgenèvre) transforme la gare de Briançon en gare TGV avec des correspondances qual à qual pour les TER desservant le Val de Durance.
- La **phase 2** (phase 1 + électrification et modernisation du tronçon Briançon/Gap) permet les liaisons voyageurs Gap/Turin et Gap/Lyon/Paris sans changement à Briançon, ainsi que la réalisation d'un terminal de ferroutage dans le secteur La Batle Neuve-Chorges, à proximité d'un échangeur de la future autoroute A.51.
- Les **autres phases** portent sur la modernisation de la section Gap/Bouches-du-Rhône et la jonction, via la voie PLM, au réseau du Languedoc-Roussillon au droit d'Arles.

La CCI Marseille Provence a pu mesurer le large consensus suscité par ce projet à l'occasion du dossier qu'elle a réalisé avec le Cabinet Transaudit. Les présentations faites le 26 mai à Marseille et le 16 juin à Gap, en présence des représentants italiens et français ont montré tout l'intérêt qu'ils portent à cette nouvelle liaison ferroviaire.

La faisabilité technique de l'ouvrage est démontrée. Avec l'ensemble des partenaires mobilisés sur ce dossier notre compagnie consulaire entend tout mettre en œuvre pour sa réalisation dès les prochaines années, au profit du développement économique régional.