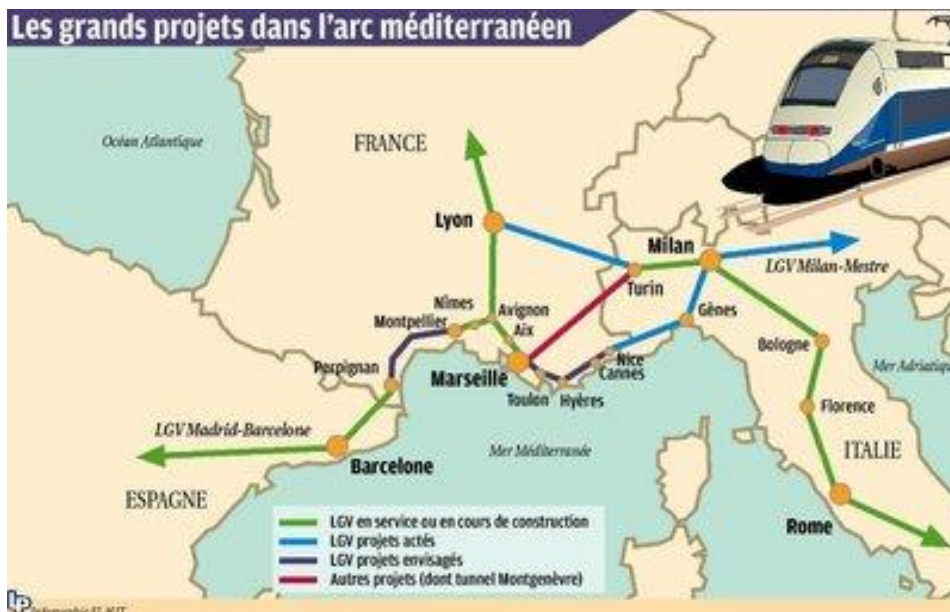


Bientôt une liaison Marseille-Turin sous le Montgenèvre ?

Publié le lundi 01 novembre 2010 à 17H18

Une association provençale veut relancer le projet de liaison Marseille-Turin



Les grands projets dans l'arc méditerranéen
Infographie
Flaut - Source : nosterpaca

La fin du percement, le 15 octobre dernier, du plus long tunnel du monde (57 kilomètres) sous le massif suisse du Saint-Gothard est une invitation pour Nosterpaca (1) à rappeler l'existence du projet de liaison ferroviaire Marseille-Turin. L'association provençale milite depuis sa création, l'an dernier, pour le percement d'un tunnel de 27 kilomètres sous le Montgenèvre, couplé à la mise aux normes du réseau ferroviaire entre Avignon et la frontière italienne, via le Val de Durance, soit 200 kilomètres de voies à moderniser.

L'investissement total avoisine 1,6 milliard d'euros pour un chantier, *"sans difficulté technique particulière"*, affirment ses partisans, qui ne durerait qu'une demi-décennie, une fois le premier coup de pioche donné. Principal avantage, soulager le trafic des camions en transit sur notre littoral, via Vintimille. Autre atout: augmenter le nombre de voyageurs sur une portion de territoire qui n'est guère rentable. La tentation de fermer certaines lignes serait ainsi repoussée. Un plus pour les habitants des Hautes-Alpes en direction de Paris mais aussi de Marseille.

Un bonus pour les Provençaux romantiques qui économiseraient 200 kilomètres de trajet jusqu'à Venise. Sur le plan économique, cette ligne aiderait au désenclavement du port de Marseille et renforcerait la présence de la ville sur le réseau ferroviaire européen, entre Espagne et Italie. C'est en tout cas la conviction de Nosterpaca. L'idée n'est pas neuve. Elle daterait selon le Marseillais Gilles Marcel, secrétaire de l'association, *"des années 1860"*. En 2001, elle revenait en force, validée lors d'un sommet France-Italie.

Depuis, elle est officiellement soutenue par l'ensemble des élus et des collectivités. Plusieurs feux verts se sont allumés lors de la dernière décennie, comme la directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône (2007) et surtout le contrat de projet État-Région (CPER) qui prévoyait des études de faisabilité. Premier coup de frein : la ligne était absente en juillet 2010 de la dernière version du schéma national des transports (SNIT), document établissant les priorités nationales pour les années à venir, alors que le tracé Lyon-Turin, qui suit la même logique, y figure.

Gilles Marcel a beau prétendre que les deux lignes sont *"complémentaires"* et que cette nouvelle route mixte fret/voyageurs va dans le sens du Grenelle de l'environnement, l'État semble avoir fait son choix. Un courrier aux parlementaires de la région a été envoyé pour qu'ils tirent le signal d'alarme. Et renversent la vapeur.

(1) nosterpaca.over-blog.com