ALA S lettre SETUMONT à GPMM 180519

SETUMONT

La Présidente

Monsieur Hervé Martel,
Président du Directoire
du Grand Port Maritime Marseille-Fos
23, Place de la Joliette
13226 Marseille

Gap, le 16 mai 2019

Objet : Hinterland du Grand Port Maritime Marseille-Fos
Liaison ferroviaire val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre

Pièces jointes :
- Liste des décisions et préconisations institutionnelles concernant le tunnel du Montgenèvre
- Accords franco-italiens (extraits)
- Rapport Bradbourn du Parlement européen (extrait)
- Enjeux stratégiques des hinterlands des ports européens
- Stratégie de la Métropole Aix Marseille Provence et du Conseil départemental 13

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir accepter mes félicitations pour votre nomination à la Présidence du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille-Fos. Nous vous souhaitons pleine réussite dans cette importante responsabilité.

Plusieurs autorités de la place portuaire marseillaise se sont récemment exprimées sur la nécessité d'adosser le port de Marseille-Fos à un hinterland élargi, notamment en obtenant une liaison directe donnant accès aux pays du centre de l'Europe et intégrant le contournement de Lyon.

Cette préoccupation correspond à notre propre démarche stratégique dont l'objectif est d'obtenir le désenclavement des Alpes du Sud et, plus largement, de l'ensemble de la région Provence Alpes Côte d'Azur vers l'Italie, la Suisse et l'Europe centrale avec la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Cette percée permettrait ce contournement de l'agglomération lyonnaise, fiable et pérenne, que vous recherchez.

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 de vos attentes et de celles des professionnels de la place portuaire marseillaise.

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, en ciblant les extrémités des hinterlands des ports concurrents.

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.

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

SETUMONT 16 rue Carnot - CS 9600605001 - 05001 GAP cedex
http://setumont.free.fr/

desserte des territoires du val de Durance, fiable en toutes saisons, devient une nécessité pour les secteurs touristiques, très sensibles à l'accessibilité TGV et TER des stations.

Mais cette desserte des voyageurs concerne aussi le GPMM et l'hinterland de ses activités Croisières. La liaison ferroviaire val de Durance-Italie offrira l'accès à Turin et Milan, sans rupture de charge depuis Marseille, avec un itinéraire desservant des sites touristiques particulièrement remarquables. Par le Montgenèvre, la distance entre Marseille et Venise devient inférieure à celle entre Marseille et Paris.

Toutefois, nous concevons bien que, en l'état de votre réflexion, votre priorité se porte d'abord sur l'extension de l'hinterland fret.

Dans le cadre de cet objectif prioritaire, la percée ferroviaire du Montgenèvre permettra au GPMM d'accéder directement, en contournant Lyon, aux corridors nord-sud des tunnels suisses et au corridor ouest-est de la plaine du Pô, avec des flux massifiés.

La vocation de la liaison val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre est bien d'assurer un service global, voyageurs, ferroutage et fret. Ce concept stratégique est celui privilégié par Setumont.

Depuis l'ouverture 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, 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 et préconisations institutionnelles qui officialisent la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

La liste de ces principaux documents est rappelée en pièce jointe.

Nous disposons aujourd'hui d'études techniques fiables qui cadrent les services pouvant être rendus par cette liaison ferroviaire.

A titre de référence pour le fret, l'étude Systra de 2003, commanditée par les autorités régionales, estime que la ligne à voie unique, avec commande centralisée et BAPR, offrira une capacité entre 4 et 7 Millions de tonnes nettes annuelles sur l'axe. Ce potentiel correspond au double du trafic actuel sur le corridor ferroviaire Lyon-Turin.

Cette situation est à rapprocher du bouleversement créé, dans les flux transalpins, par la nouvelle politique fédérale suisse des transports. Le passage du Montgenèvre devient idéalement placé pour les ports méditerranéens français, en se situant dans le prolongement des nouveaux tunnels suisses, Lötschberg-Simplon et Saint Gothard.

Compte tenu de vos objectifs affichés, il nous apparait essentiel que le GPMM s'associe à notre démarche stratégique en faveur de la réalisation de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Nous nous tenons à votre disposition si vous estimez souhaitable d'approfondir cette analyse.

Notre site http://setumont.free.fr/ permet d'accéder à l'ensemble de notre ressource documentaire.

Les extraits des principaux documents cités sont regroupés sur notre site à l'adresse http://setumont.free.fr/_media/recueil-setumont-juil18.pdf

Je me tiens à la disposition de vos services si vous estimez souhaitable d'approfondir cette analyse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Valérie ROSSI

SETUMONT 16 rue Carnot - CS 9600605001 - 05001 GAP cedex
http://setumont.free.fr/

3/8

SETUMONT

Syndicat Mixte d'études pour la réalisation du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre

Actualités 2019

Courrier Au Nouveau Président Du Directoire Du GPMM - Mai 2019

Hervé Martel, à la barre du port de Marseille-Fos depuis trois semaines, entend renforcer la collaboration entre les ports de la façade littorale et les plates-formes intérieures avec la clé la définition d'une nouvelle stratégie pour renforcer le leadership européen de la façade maritime du SUD.

Courrier | PJ 1 | PJ 2 | PJ 3 | PJ 4 | PJ 5

Lettre Ouverte Aux Candidats Élections Européennes 2019 - Novembre 2018

Elections européennes 2019 Novembre 2018

Lettre ouverte à Mesdames et Messieurs les candidats aux élections européennes

SETUMONT

Syndicat mixte d'Etudes pour le TUnnel ferroviaire sous le MONTgenèvre

Pour le désenclavement des Alpes du Sud via un projet européen de percée ferroviaire sous le Montgenèvre

Madame, Monsieur,

Vous sollicitez les suffrages des électeurs de notre territoire pour les représenter au Parlement européen. **Nous souhaitons appeler votre attention sur l'importance et l'urgence, pour le réseau transeuropéen de transports (RTE-T), du désenclavement des Alpes du Sud, notamment du val de Durance, vers l'Italie du Nord, la plaine du Pô et les nouveaux tunnels suisses.**

Lettre

4/B

AIX MARSEILLE PROVENCE
MÉTROPOLE

Marseille, le 18 JAN. 2019

Présidente de la Métropole
Présidente du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône

Madame Valérie ROSSI
Présidente de SETUMONT
16, Rue Carnot
CS 96006
05001 GAP CEDEX

Vos réf : Votre courrier du 28/09/2018
Nos réf : CD13/2018-12-91556
Dossier suivi par : Annick BRUN
Tel. : 04.91.99.77.02
annick.brun@ampmetropole.fr

Objet : **Liaison ferroviaire directe Marseille-Turin par le tunnel du Montgenèvre**

Madame la Présidente,

J'ai pris connaissance avec intérêt de votre courrier relatif à la liaison ferroviaire directe Marseille-Turin par le tunnel du Montgenèvre. Le désenclavement des Alpes du Sud vers l'Italie du Nord et les connexions indispensables avec le réseau de transport européen (RTE-T) font également partie des préoccupations de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

En effet, l'attractivité et le développement économique de notre territoire sont fortement liés aux capacités de connexion avec les territoires voisins et l'ensemble des territoires européens. Les relations de la Provence avec l'Italie et notamment le nord de ce pays ont, de tous temps, été très étroites et il est indispensable de créer les infrastructures nécessaires à l'amélioration de ces liaisons.

Par ailleurs, la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui vient de définir un plan environnemental commun avec le Département des Bouches-du-Rhône, est fortement soucieuse de la protection de l'environnement. La liaison entre le Val de Durance et l'Italie du Nord ne peut alors s'envisager qu'en mode ferroviaire afin de limiter la pollution et garantir la qualité de vie des territoires alpins. En complémentarité avec la future Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, cette liaison ferroviaire transalpine complèterait également l'intégration de notre système ferré dans le réseau de transport européen et garantirait la jonction avec l'Europe centrale et orientale.

C'est pourquoi, je salue l'importance du travail mené par le SETUMONT sur ce sujet et je tiens à vous assurer par la présente de mon soutien dans cette démarche que je ne manquerai pas de porter auprès du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et des services de l'Etat.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Martine VASSAL

5/8

PARLEMENT EUROPÉEN

25 février 2004

RAPPORT

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Philip Charles Bradbourn Amendement 19 (Extraits)

Extension du projet n° 6 sur l'axe ferroviaire Lyon–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest frontière ukrainienne	***– axe ferroviaire Marseille-Turin avec le tunnel du Montgenèvre comme tronçon transfrontalier (2015)***

Justification

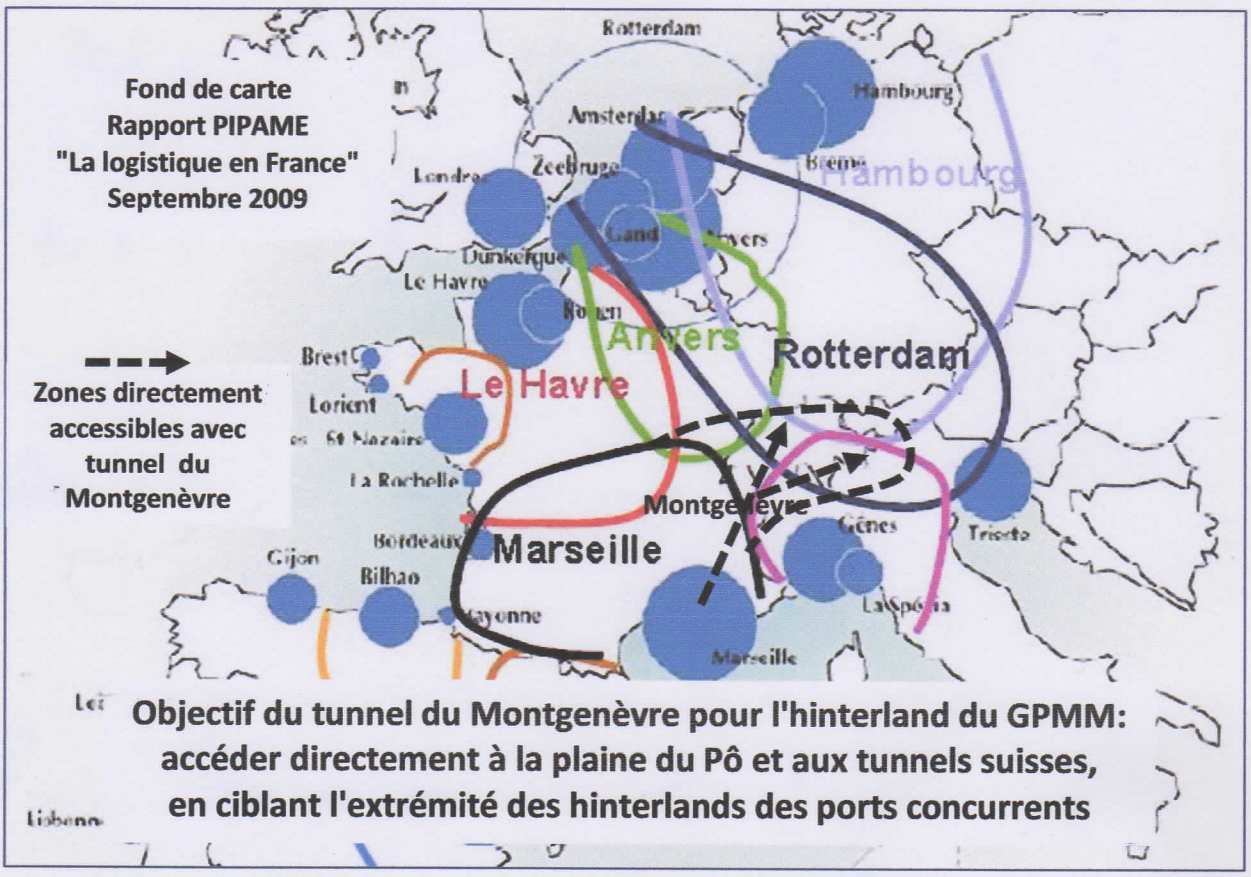
Il est de l'intérêt européen que le projet permette de réaliser les raccordements manquants (...)

Les Alpes représentent un obstacle naturel majeur pour le développement de plusieurs régions, dont Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Une liaison ferroviaire Marseille - Turin (via le Val de Durance et la percée du tunnel du Montgenèvre) permettrait, pour un coût raisonnable, de créer un tronçon transfrontalier à même de compléter l'axe Lyon-Turin et d'assurer un réel désenclavement des régions frontalières et de la vallée du Rhône.

Enfin, la construction du tunnel du Montgenèvre permet de développer une nouvelle plateforme intermodale de transports à partir de Marseille.

LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE PAR LE TUNNEL SOUS LE MONTGENEVRE
HINTERLAND DU GPM MARSEILLE-FOS



Marseille Fos
Le port de tous les talents

Séance du 17/09/2009

DESSERTE FERROVIAIRE DU PORT DE MARSEILLE-FOS

RECAPITULATIF DES PROPOSITIONS ET SUGGESTIONS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Proposition n°15 : le Conseil de Développement demande aux responsables politiques, économiques, sociaux et aux ONG, tant au niveau national que local, d'agir pour obtenir l'inscription de la percée alpine du Montgenèvre au Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T).

Proposition n°16 : le Conseil de Développement suggère qu'une étude préliminaire soit rapidement entreprise par la Région PACA sur la totalité de l'itinéraire entre Marseille et Turin via le Montgenèvre.

Marc REVERCHON

Président du Conseil de Développement du GPMM

LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE PAR LE TUNNEL SOUS LE MONTGENEVRE
ACCORDS FRANCO-ITALIENS
(RAPPEL)

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. (...)

Nota: l'article 8 est le seul article du traité de 1947 à ne pas avoir encore été mis en œuvre

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".**

Nota: 18 ans après cette décision, le compte-rendu de la mission confiée par les gouvernements français et italien à la CIG des Alpes du Sud n'a toujours pas été publié.

TUNNEL DU MONTGENEVRE

PROVINCIA DI TORINO

Hautes Alpes
Conseil Général

PROTOCOLE D'ACCORD

TURIN - 3 DECEMBRE 2003

(extraits)

(...) Considérant une convergence de vue totale sur les préconisations résultant des études dressées en ce sens pour le compte de la Province de Turin et de SETUMONT en 2001-2002, avec l'appui de l'Union Européenne à travers un financement INTERREG, consistant en la réalisation d'un tunnel ferroviaire (...) reliant la voie ferrée côté français à Villar St Pancrace (...) au réseau ferré italien à l'ouest d'Oulx, (...)

(...) Considérant que cette solution rend possible, sous forme d'aménagements progressifs :

- avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du Briançonnais et de Clavières-Cesanna, depuis Milan, Turin, Paris, Lyon, et la mise en place d'une liaison TER Marseille-Turin;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée entre Briançon et Gap, le désenclavement TGV de l'ensemble des Hautes Alpes;
- avec la création d'une plate-forme de ferroutage à l'intersection de la voie ferrée et de l'A51 dans le secteur de la Bâtie Neuve, le transit poids lourds par voie de ferroutage vers Orbassano et la Pianura Padana;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la Méditerranée, le transport de convois de fret depuis Marseille et l'Espagne vers Turin et les Pays de l'Est (...).

Pour la Provincia di Turino,	Pour le Conseil Général des Hautes Alpes
La Présidente	Le Président
Mercédès BRESSO	Alain BAYROU

Nota: cet accord définit parfaitement les objectifs du projet Montgenèvre. Il préfigure la procédure des groupements européens de coopération territoriale (GRCT), officialisés par la loi 2013-431 du 28 mai 2013.

SETUMONT
Syndicat mixte d'Etudes pour le TUnnel ferroviaire sous le MONTgenèvre

Version mars 2019

Principales décisions institutionnelles préconisant la liaison ferroviaire val de Durance – Italie, en supprimant le maillon manquant du réseau, grâce à la réalisation du tunnel du Montgenèvre

La réalisation du tunnel ferroviaire du Montgenèvre, permettant de supprimer le maillon ferroviaire manquant de la liaison val de Durance – Italie, sont préconisées par les décisions institutionnelles suivantes :

- **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 pas encore 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", mission dont le compte rendu demeure toujours attendu;
- **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),** qui souligne, **en 2006 et en 2013**, la nécessité de réaliser le tunnel sous le Montgenèvre, en demandant que la liaison ferroviaire par le tunnel du Montgenèvre soit incluse dans le réseau de transport européen (RTE-T);
- **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 prescriptives doivent être intégrées dans le SRADDET**;
- la résolution du **Conseil de développement du Grand port maritime de Marseille** (GPMM), présidé par **M. Marc Reverchon**, en **septembre 2009**, demandant **"l'inscription de la percée alpine du Montgenèvre au réseau transeuropéen de transport (RTE-T)";**
- **les lettres, datées du 6 octobre 2014 et du 10 juin 2015**, adressées par **Mr Michel Vauzelle,** Président du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur à Monsieur le Préfet de Région, qui annoncent **l'achèvement des études sur la percée ferroviaire du Montgenèvre** et demandent la saisine de la Commission Nationale du Débat Public;
- la décision, en **2015**, de l'actuelle majorité du **Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur** de planifier, dans son programme électoral, la relance de la **percée ferroviaire sous le Montgenèvre** au cours de sa mandature 2016-2021;
- l'intervention à l'Assemblée nationale de **Mme Maryse Joissains-Masini, Député-Maire d'Aix-en-Provence**, inscrite au JO du 2 **novembre 2010**, demandant l'inscription du tunnel du Montgenèvre dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT);
- le vote, à l'unanimité, en **2014**, du **SAN Ouest Provence**, présidé par **M. Frédéric Vigouroux,** Maire de Miramas (13), en faveur de la liaison ferroviaire directe val de Durance – Italie par le tunnel du Montgenèvre;
- le vote, en **octobre 2014**, de la **Communauté de Communes de l'Embrunais**, présidée par **Mme Chantal Eymeoud**, Maire d'Embrun (05), en faveur de l'aménagement de la ligne ferroviaire du val de Durance et du **percement du tunnel du Montgenèvre;**
- la lettre, datée du **18 janvier 2019**, de **Mme Martine Vassal, Présidente de la Métropole Aix Marseille Provence et Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône,** rappelant son soutien à la **"liaison ferroviaire directe Marseille-Turin par le tunnel du Montgenèvre"** permettant d'assurer **"le désenclavement des Alpes du Sud vers l'Italie du Nord et les connexions indispensables avec le réseau de transport européen (RTE-T)";**
- la motion, en date du **5 mars 2019**, de la Commission Grande accessibilité, Mobilités et infrastructures du Conseil de développement de la Métropole Aix Marseille Provence, qui **demande que la percée ferroviaire du Montgenèvre soit inscrite dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).**