

Sujet : Hinterland du GPMM - Montgenèvre

De : Gilbert SOULET <soulet.gilbert@orange.fr>

Date : 10/06/2022, 09:54

Pour : NTP 1 Robert FRANCESCHI <robert.franceschi@laposte.net>, NTP ALAS Joëlle BREST Vice-Présidente <joellebrest@wanadoo.fr>, NTP 1 Pierre LEMERY-PEISSIK Conseiller d'arrondissement & Conseiller communautaire AMP <pierre.lemery-peissik@wanadoo.fr>, NTP 1 Jean-Yves PETIT Président RAMDAM Collaborateur parlementaire du Sénateur Guy Benarroche. <petitjeanyves@free.fr>, NTP 1 Jean-Pierre HUCHON Sétumont - PCAT Provence - Alpes <jphuchon63@yahoo.fr>, NTP 1 Jean-Pierre IMBS 84 <imbsoft2@wanadoo.fr>, NTP 1 Gilles MARCEL Président FNE PACA <gilles.marcel@fnepaca.fr>, NTP 1 Gilles MARCEL Ecomobilité - Président FNE PACA <gillmarcel@orange.fr>, NTP 1 Michel VUILLERMOZ & Colette <michel.vuillermoz@wanadoo.fr>, Alain GARDON Partage-Infos-Trains <agardon@libertysurf.fr>, NTP 1 Raymond PELLOUX <mobilitessalpines@gmail.com>, NTP 1 Frédéric MAZEL ALAS <fredericmazel@yahoo.com>, NTP 1 Pierre CALFAS - L'Antenne <piec3@orange.fr>, NTP 1 Jean-Claude SEVENIER Conseil en économie <jcsevenier@neuf.fr>, ALAS Lucien MAZZELLA <mazluc@sfr.fr>, NTP 1 Nos TER PACA Stephane COPPEY <nosterpaca@gmail.com>, NTP 1 Bernard RAYBAUD 83 <bernard.raybaud@wanadoo.fr>, NTP 1 Bernard RAYBAUD 83 <raybaud.bernard@gmail.com>, NTP 1 Stéphane COPPEY <stephane@coppey.fr>, NTP 1 Gilles MARCEL URVN <urnv.gillesmarcel@gmail.com>, Jean-Louis BEZET <jeanlouisylvie84@orange.fr>, FGRCF Pierre-Marin ALRIC-ASDEL - AUBAGNE 13400 <pma.pnlalevade@orange.fr>, FGRCF Elisabeth ALRIC Présidente Marseille-Pertuis <lisalric@wanadoo.fr>, Jean-Yves PETIT <jeanyvespetit429@gmail.com>

Bonne journée

Gilbert de Pertuis

----- Message transféré -----

Sujet : Hinterland du GPMM - Montgenèvre

Date : Thu, 9 Jun 2022 09:55:51 +0200

De : Gilbert SOULET <soulet.gilbert@orange.fr>

Pour : La Provence Marguerite Dégez <MDegez@laprovence.com>, La Provence Marguerite Dégez <m.degez@hotmail.fr>

Bonjour Madame Marguerite DÉGEZ, Journaliste La Provence en charge de la rubrique maritime

Depuis 2011, notre association <<https://www.nosterpaca.com/>> se bat pour l'inscription de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre, dans le SNIT, tout d'abord et dans le RTE-T ensuite.

Abonné au quotidien la Provence, je viens de découvrir avec plaisir, ce vendredi 09 juin 2022, votre billet à propos du GPMM, de la coordination de la façade méditerranéenne ... et l'axe du Rhône jusqu'à Lyon, ainsi que des projets de M. Hervé MARTEL qui planche sur l'organisation du Port et de la Corse en particulier...

Nous estimons qu'aujourd'hui, le nouveau pacte qui vise à moderniser notre système ferroviaire pour en faire un service public plus fiable et plus efficace, capable de faire face à l'ouverture de la concurrence n'est toujours pas adapté aux réalités du Pays et en particulier entre La France et L'Italie et notre Région Sud / Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Province de Turin.

Je souhaiterais que vous écriviez un billet sur la nécessité d'adosser le port de Marseille-Fos à un hinterland élargi, notamment en disposant d'une liaison directe donnant accès aux pays du nord et du centre de l'Europe, connectée avec le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), dont l'objectif est d'obtenir le désenclavement direct de la région Provence Alpes Côte d'Azur vers l'Italie du nord, en s'affranchissant définitivement du verrou du Montgenèvre.

Je me permets d'ajouter 2 Pj et le courriel écrit en ce sens le 2 juillet 2015 à Monsieur Jean-Philippe Salducci, Président de l'Union Maritime et Fluviale :

Marseille le 2 juillet 2015

➤ Monsieur Jean-Philippe Salducci, Président de l'Union Maritime et Fluviale
Le Murano - 22 avenue Robert Schuman - CS 80390 - 13235 MARSEILLE Cedex 02
Objet : Hinterland du GPMM - Liaison ferroviaire Marseille - val de Durance - Italie par le tunnel du Montgenèvre

Monsieur le Président,

Vous vous êtes récemment exprimé sur la nécessité d'adosser le port de Marseille-Fos à un hinterland élargi, notamment en disposant d'une liaison directe donnant accès aux pays du nord et du centre de l'Europe, connectée avec le réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Cette préoccupation correspond à notre propre démarche stratégique dont l'objectif est d'obtenir le désenclavement direct de la région Provence Alpes Côte d'Azur vers l'Italie du nord, en s'affranchissant définitivement du verrou du Montgenèvre.

Pour le court terme, certaines améliorations des services rendus par le réseau existant devraient répondre partiellement à cette recherche.

➤ Mais, simultanément, il importe de rechercher une solution à moyen-long terme qui, en assurant le désenclavement définitif des Alpes du Sud, connecterait Marseille et son port avec la plaine du Pô et les nouveaux tunnels suisses.

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.

Les prochaines élections régionales offrent l'opportunité de promouvoir ce projet de liaison ferroviaire Marseille - Val de Durance - Italie.

De plus, ce projet, dans une perspective de développement durable, détient un fort potentiel de croissance économique et de créations d'emplois pour notre territoire, lié notamment à l'extension géographique de l'hinterland du GPMM et aux trafics qui en découleraient.

Dans le cadre de cet objectif de désenclavement régional, 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.

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 traversé 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.

Le 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, telle l'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 ces besoins de liaisons. L'optimisation de l'existant ne doit évidemment pas être négligée, compte tenu de l'urgence des attentes 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 et une liaison sécurisée entre Marseille, 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.

Marseille – Turin : 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.

Mais cette desserte voyageurs concerne aussi le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), concerné par l'hinterland de ses activités Croisières.

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.

Toutefois, nous concevons bien que, en l'état de la réflexion du GPMM, ainsi que celle des importantes plateformes logistiques des Bouches-du-Rhône, la 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 d'accéder directement aux corridors du RTE-T, en particulier le corridor nord-sud des nouveaux tunnels suisses et le corridor ouest-est de la plaine du Pô, avec des flux massifiés adaptés aux pré- et post-acheminements des transporteurs maritimes. Cette nouvelle liaison évitera les tronçons de réseaux saturés que représentent la vallée du Rhône et Lyon vers le nord, ainsi que la Côte d'Azur et Vintimille vers l'est.

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, indispensable au maintien et au développement de l'activité des opérateurs logistiques et de nombreuses entreprises implantées sur le territoire provençal.

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.

Vous trouverez ci-joints quelques extraits des principaux documents cités.

Compte tenu des enjeux majeurs identifiés, il nous apparaît essentiel que l'Union Maritime et Fluviale 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

- Signé le Président Maurice BRUN

Très cordialement transmis par Gilbert SOULET
Cadre Honoraire SNCF

es Pins

96, Rue Gustave Lançon

84120 PERTUIS

04 90 79 60 81

- Président de l'association NOSTER PACA : <http://www.nosterpaca.org/page-3466407.html>

A ce titre, et sur le sujet Montgenèvre, je me suis adressé le 20 juin dernier à Monsieur Dan WOLFF, consultant Eurotran

... Ce développement de l'hinterland vers l'Italie peut constituer néanmoins une des sources de développement du port de Marseille-Fos.

Nous entendons toujours parler du projet de ligne à grande vitesse Lyon Turin Ferroviaire sur la section Chambéry Lyon et de sa mise en service, alors que le projet alternatif d'une liaison depuis Briançon vers Oulx / Bardonnecchia offrirait au territoire des Alpes du Sud un accès vers l'Italie et Turin depuis le Port de Marseille-Fos, la Bifurcation de Cheval-Blanc, Pertuis et le Val de Durance ... ce qui consisterait en un report modal des camions vers le ferroviaire tout en désengorgeant

Vintimille et les Alpes-Maritimes de Poids lourds et de matières dangereuses ...

J'ai fait part de nos suggestions au Comité des Régions dont je vous livre in extenso la réponse de Monsieur Gordon MODRO, Administrateur de la Commission COTER :

<< Monsieur,

Nous vous remercions de votre message. Le Comité des régions attache une grande importance au développement du réseau transeuropéen de transport et a exprimé sa position sur le thème dans son avis sur la "Révision du cadre législatif des RTE-T". Veuillez trouver ci-joint l'avis pour votre information.

Vous voudrez bien comprendre que le secrétariat-général du Comité ne se prononce pas sur des projets individuels qui n'ont pas été inclus dans le réseau RTE-T.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée,

Gordon Modro

Gordon MODRO

Administrator - COTER
commission

CoR-EN

Directorate for Consultative
Works