



Maurice BRUN

Président du SETUMONT



CCI des Hautes-Alpes

16 rue Carnot - BP6

05001 GAP CEDEX

email :

postmaster@setumont.eu

www.setumont.eu

Redonner une impulsion à une région connectée

En un bref regard posé sur une carte, un constat s'impose : les Alpes du Sud sont toujours à moins de 100 kilomètres à vol d'oiseau des grandes métropoles voisines, telles que Turin, Marseille, Grenoble, Valence, Nice ... Mais à ce jour aucune liaison rapide ne permet d'exploiter cette situation privilégiée.

Quant à l'évolution des flux de passagers ou de marchandises elle nous fait redouter un contournement progressif de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, si rien n'est entrepris pour réaliser les voies de communications rapides, sécurisées et durables dont notre territoire a besoin. Notre massif Sud-Alpin paierait alors un lourd tribut économique et touristique, notamment dans la haute vallée de la Durance.

Les infrastructures ferroviaires se multiplient, au fil des dernières décennies, dans les régions voisines, Rhône-Alpes, Piémont et Suisse. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur pourrait facilement s'y connecter, grâce à une transversale ferroviaire via le Montgenèvre qui relierait ainsi plusieurs métropoles françaises et italiennes, sans engendrer d'investissement colossal.

Ce nouveau cahier du SETUMONT relaye l'expression d'élus régionaux et de dirigeants d'associations soutenant un objectif commun à court terme : inscrire le projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre dans la nouvelle stratégie régionale qui sera formalisée en 2017 (avec l'élaboration du SRADDET, schéma régional d'aménagement, et du SRIT, planification régionale des infrastructures de transport).

L'objectif final étant naturellement à terme la réalisation du tunnel ferroviaire sous le Mont Genèvre, outil indispensable pour le développement économique de Provence Alpes Côte d'Azur.

le 21 novembre 2016

Les communes de l'Argentière-la-Bessée, Gap, Marseille, Montgenèvre et Val des Prés



UN PROJET RÉGIONAL CONÇU ET VOULU PAR LES ACTEURS LOCAUX

Chantal EYMEOD,
Vice-Présidente de la Région en charge des entreprises,
de l'artisanat, de l'économie de montagne et la culture

1/ Quelle est votre vision d'élue régionale sur la desserte ferroviaire des Alpes du sud ?

Le Président Christian ESTROSI a inscrit dans son programme régional la relance de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Pour ma part, je suis très favorable à ce projet : c'est un magnifique projet et il faut absolument qu'il puisse aboutir pour notre économie de montagne. Grâce à ce débouché, la ligne ferroviaire des Alpes retrouverait du dynamisme. Le projet ferroviaire sous le Montgenèvre s'impose pour sécuriser la liaison avec l'Italie et le bassin de chalandise important pour l'économie touristique des Alpes du Sud.

2/ Le transport ferroviaire reste-t-il pertinent pour l'espace alpin ?

Le mode ferroviaire est pertinent pour les Alpes : majoritairement les élus territoriaux des Hautes-Alpes sont favorables à un débouché de la ligne vers l'Italie car ils ont le sentiment que l'avenir de la ligne en dépend. Ce territoire est un carrefour économique avec 70%

des capacités d'accueil hivernal. Malgré les routes encombrées, ce territoire accueille 10 millions de nuitées en saison hivernale et 10 millions de nuitées en saison estivale. Pour les touristes, un critère de plus en plus recherché est la liaison directe pour ne plus perdre de temps. Les territoires des Alpes du Nord en bénéficient déjà.

3/ Au plan local, quelles améliorations des services ferroviaires pourraient en résulter ?

Je suis partisane de créer un service ferroviaire cadencé entre Gap et Briançon qui trouverait tout son intérêt pour la population locale. Les acteurs locaux doivent apporter leur contribution pour bâtir un projet qui fasse l'adhésion du plus grand nombre et qui soit porté par les responsables territoriaux. Les Alpes du Sud sont très attachées à leur environnement, et tout projet doit concilier développement local et protection de l'environnement. La percée ferroviaire sous le Montgenèvre s'inscri

ra dans cette orientation en améliorant la situation des espaces déjà impactés.

4/ A plus large échelle, ce projet ne semble pas bénéficier d'un soutien au niveau international ?

Ce projet est soutenu depuis des années, voire trop d'années maintenant, par un large consensus d'acteurs politiques et socio-économiques régionaux. Il faut relancer une dynamique régionale avec un moteur local en y associant les élus côté italien. L'ensemble des élus régionaux doit rappeler à l'Etat son rôle de solidarité des territoires en matière d'aménagement du territoire. Les Alpes du Sud ne doivent pas être oubliées en termes d'infrastructures. D'autant que ce projet s'inscrit dans les orientations européennes visant à développer les connexions entre Etats par des modes de transports alternatifs à la route. L'Etat doit nous aider à capter cet intérêt européen.



UNE DIAGONALE RÉGIONALE STRATÉGIQUE

Julien AUBERT,

Député du *Vaucluse*,
Vice-Président de la Région en charge des finances



1/ Quelle est votre vision d'élé régional sur la desserte ferroviaire des Alpes du sud ?

Le Président Christian ESTROSI a inscrit dans son programme régional la relance de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Pour ma part, je suis très favorable à ce projet : quand on regarde une carte de la région Provence Alpes Côte d'Azur, on remarque le caractère géostratégique de l'axe du val de Durance entre les deux grands couloirs de communication que sont la vallée du Rhône et le littoral méditerranéen. Le renforcement de cet axe ferroviaire et son ouverture vers la plaine du Pô et l'Europe du nord par les tunnels suisses permet l'irrigation de l'arrière-pays et le désenclavement des Alpes du sud. La bataille pour l'accessibilité physique et numérique des territoires est primordiale pour y maintenir de l'activité.

2/ Le transport ferroviaire reste-t-il pertinent pour l'espace alpin ?

Ce projet contribuerait à apporter des réponses sur d'autres enjeux pour

l'avenir du territoire régional comme la transition énergétique, le réchauffement climatique et l'évolution des stations de ski pour le développement d'une activité économique moins saisonnière. Plus l'accès est facilité, plus il y a d'entreprises et de touristes. Aujourd'hui le territoire est évité et il faut lui redonner de l'attractivité.

3 /Au plan local, quelles améliorations des services ferroviaires pourraient en résulter ?

Avec ce projet, le territoire vauclusien renforcerait son rôle de porte d'entrée régionale en connectant la ligne ferroviaire des Alpes à la LGV Méditerranée et à la voie ferrée Avignon/Marseille via Cavaillon et Salon de Provence, dans le secteur de Cheval Blanc. La gare TGV de Courtine deviendrait la gare TGV des Alpes du Sud. A une échelle locale cela permettrait d'ouvrir une desserte ferroviaire Avignon-Pertuis.

Ce projet intéresse aussi la métropole Aix-Marseille par le renforcement de la desserte de Pertuis qui disposera ainsi

de services voyageurs avec les Hautes Alpes mais aussi avec Aix, Marseille et Avignon. Sur ce point, je suis favorable à une gouvernance métropolitaine des transports pour optimiser les services entre les modes. Autre levier de gouvernance à venir, l'élaboration du SRADDET avec la planification régionale des infrastructures de transports.

4/ En votre qualité de Vice-président de la Région délégué aux finances, quelle est votre position sur ce dossier ?

Il faut d'ores et déjà regarder le financement du projet. C'est un projet international où la France et l'Italie trouveront un intérêt en termes de desserte. C'est un projet qui développe la connectivité européenne et qui a vocation à s'inscrire dans le RTET. C'est donc un projet stratégique pour la région, mais aussi pour les deux pays et l'Europe, chacun devra contribuer à son financement. Durant cette mandature un des objectifs est de mieux mobiliser les fonds européens et ce projet devra en bénéficier.



LA NÉCESSAIRE LIAISON AVEC LA FUTURE GARE INTERNATIONALE DE SUSA...

Joël GIRAUD,
Député des Hautes-Alpes



En séance des questions du 29 mars à l'Assemblée Nationale, je m'étais inquiété des effets de la disparition de la desserte TGV de la gare d'Oulx à l'horizon 2029, dès l'ouverture de la ligne Lyon-Turin. Ils auront pour conséquence d'éloigner la connexion au réseau TGV aggravant l'enclavement ferroviaire pour les Alpes du Sud.

Cette perspective renforce l'intérêt d'une liaison ferroviaire sous le Montgenèvre pour saisir l'opportunité du Lyon/Turin et de relier les Alpes du sud au réseau grande vitesse ferroviaire européen.

J'ai participé le 13 juin à Turin, au siège de Lyon Turin Ferroviaria, à une importante réunion de travail en présence du maire de Briançon et du conseiller départemental Gérard Fromm avec Mario Virano directeur général du projet Lyon Turin, projet qui est désormais entré dans sa phase active.

Une rencontre préalable avait eu lieu cet hiver avec Marie-Pierre Cordier, directrice juridique et financière du Lyon-Turin.

Une première ébauche de la desserte de la future gare de Susa Internationale a été présentée. La gare sera comme les gares TGV de Lyon-Saint Exupéry ou Valence, totalement intermodale TGV/ligne classique Susa-Torino/bus à haut niveau de capacité vers les stations italiennes et françaises. Il est prévu 10 TGV internationaux par jour renforcés par 8 TGV « neige » les week-ends d'hiver.

Nous avons proposé que cette desserte soit complétée par des trains Susa-Oulx-Bardonecchia. Et au-delà, il s'agit d'une opportunité pour qu'un percement ferroviaire voit le jour sous le Montgenèvre afin de nous raccorder à la gare TGV de Susa par des trains Briançon Oulx Susa et même plus au sud depuis Marseille et Gap.

Mario Virano proposera de lancer une étude complète transfrontalière dans le cadre du programme Alcotra en termes de transports/tourisme/économie locale afin de finaliser le projet Lyon-Turin en l'adaptant à la desserte du territoire

transfrontalier mais aussi pour expliquer au grand public l'avancement du projet Lyon-Turin.

Il faut aujourd'hui une forte anticipation sur ce dossier vital pour les Hautes-Alpes et plus généralement pour la région Provence Alpes Côte d'Azur.

En 2029 Susa-TGV sera à 3h de Paris, 1h10 de Lyon et de Milan mais aussi à 5h de Londres, 4h de Bruxelles, 2h10 de Marseille et 4h20 de Rome et Barcelone.

Ne laissons pas passer cette chance.

LE PROJET DE LIAISON À GRANDE VITESSE LYON-TURIN



POUR LA SAUVEGARDE DES SERVICES FERROVIAIRES DANS LES ALPES DU SUD

Gilles MARCEL

Président de France Nature Environnement PACA (FNE PACA)



Le transport ferroviaire reste-t-il pertinent pour l'espace alpin ?

La France, comme l'Italie, a été mise en demeure par la Commission européenne quant au non-respect des règles en matière de qualité de l'air, notamment dans la région de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les transports routiers dans leur ensemble, mais particulièrement internationaux en transit, sont une source importante de pollution, il est donc urgent d'améliorer la capacité de report modal pour le transit alpin. De plus, le transport ferroviaire permet de répondre aux besoins de déplacement des personnes dès lors qu'il constitue la base d'une offre intermodale.

Partagez-vous l'idée que l'amélioration pérenne de la desserte ferroviaire dans les Alpes du Sud ne peut se régler que par un renforcement et adaptation du réseau ?

La ligne ferroviaire du Val de Durance n'a pas été maintenue au niveau nécessaire pour offrir de bonnes performances. Depuis de nombreuses années, les régénérations se font avec des financements obtenus via le CPER

alors qu'elles devraient être du ressort du propriétaire, c'est-à-dire l'Etat via SNCF Réseau. La conséquence est que les efforts consentis par les différentes collectivités, Conseil Régional et Conseil Départemental, sont détournés de leur objectif d'amélioration de l'infrastructure. Les opérations de modernisation restent en attente alors qu'elles seraient effectivement nécessaires pour élever le niveau de performance de cette ligne.

Pensez-vous que la liaison ferroviaire Val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre sera un atout au maintien et au développement de l'activité des nombreuses entreprises implantées sur notre territoire régional, tout particulièrement sur le Val de Durance ?

Les échanges franco-italiens engendrent une part importante de l'activité économique régionale. Un débouché vers la plaine du Pô constituerait une opportunité pour développer ces échanges de proximité.

Pensez-vous que la mise en service du tronçon international du projet Lyon-Turin à l'horizon 2029 aura pour

conséquences de capter la quasi-totalité du trafic de voyageurs sur cet axe, marginalisant ainsi le Val de Bardonecchia et aggravant l'enclavement des Hautes-Alpes ?

Il est évident que la mise en service de la seconde liaison ferroviaire LYON-TURIN portera un coup dur en supprimant les trains utilisés comme desserte du Briançonnais et de ses environs. Et que la réalisation de la liaison sous le Montgenèvre permettra d'en compenser les effets néfastes avec une desserte TGV directe, sans rupture de charge, de Briançon, Mont Dauphin, Embrun et Gap. Bien entendu, cette liaison permettrait non seulement de compenser les effets négatifs du futur Lyon-Turin mais surtout d'organiser une desserte de qualité pour relier la Haute Durance avec tout le territoire métropolitain.

Une décision du Président de Région est d'inclure la relance de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre dans son projet stratégique : quelles devraient être les premières actions ?

Aussi, la première action serait d'organiser une concertation qui permette à l'ensemble des citoyens de bien percevoir les enjeux de cette percée ferroviaire. Dans notre mouvement associatif qui est riche de sa diversité, nous avons des membres qui sont sceptiques quant à la réalisation de cette infrastructure. Dans cet esprit, nous insistons pour que le débat public inscrit au CPER soit lancé sans délai.

Ensuite, en cohérence avec cette volonté de prolongement vers l'Italie, le Président de la Région devra établir un plan ambitieux de confortement et d'amélioration de la ligne actuelle. L'étude de l'électrification est de notre point de vue une priorité : c'est la clef pour l'augmentation des capacités et une amélioration de l'offre, aussi bien pour l'élévation des vitesses commerciales que du confort avec le retour de rames tractées sur le Val de Durance.



UN ACCÈS SUD DU VAL DE DURANCE STRATÉGIQUE

Gilbert SOULET

Président de l'association NOSTER PACA



Quelle est votre vision sur la situation actuelle concernant l'offre de service ferroviaire Alpes du Sud ?

Le ferroviaire est particulièrement malmené sur l'axe de Val de Durance. Les raisons sont diverses et variées. Une des principales est l'absence de circulation de trains marchandises qui renchérit le coût des circulations TER et conduit SNCF Réseau à déclasser le tronçon Briançon-Veynes. Si la politique menée par l'Etat se poursuit, l'offre ne peut que se dégrader, incitant les voyageurs à accepter, même à contre cœur, un transfert des transports publics vers la route.

Tout récemment, il semblerait que la ligne Veyne-Grenoble soit menacée. Il faut protester sur ce scénario de fermeture. C'est la mort programmée des Hautes-Alpes et du Val de Durance si nous ne nous mettons pas tous ensemble pour proposer des solutions de désenclavement, comme le propose SETUMONT.

La gare de Pertuis semble également menacée de fermeture, où tout est

fait pour désintéresser les voyageurs potentiels excédés par les retards et/ou les suppressions ... puis c'est la fermeture programmée de la section de ligne entre Pertuis et Meyrargues.

Selon vous, quelles améliorations des services ferroviaires par le réseau existant devraient pouvoir répondre partiellement à cette recherche de désenclavement ?

La fiabilité de l'offre est un élément clef mais c'est peut-être la dégradation des vitesses commerciales qui est l'élément le plus dissuasif actuellement. Pour y remédier, l'entretien du réseau, l'amélioration des capacités sont déterminants, ce que SNCF Réseau ne veut plus faire sur ses fonds propres. Le confort offert peut être facilement amélioré et c'est un point non négligeable pour des parcours souvent longs en temps.

A Pertuis, nous avons encore du terrain en gare pour un petit atelier de maintenance du matériel, et la possibilité

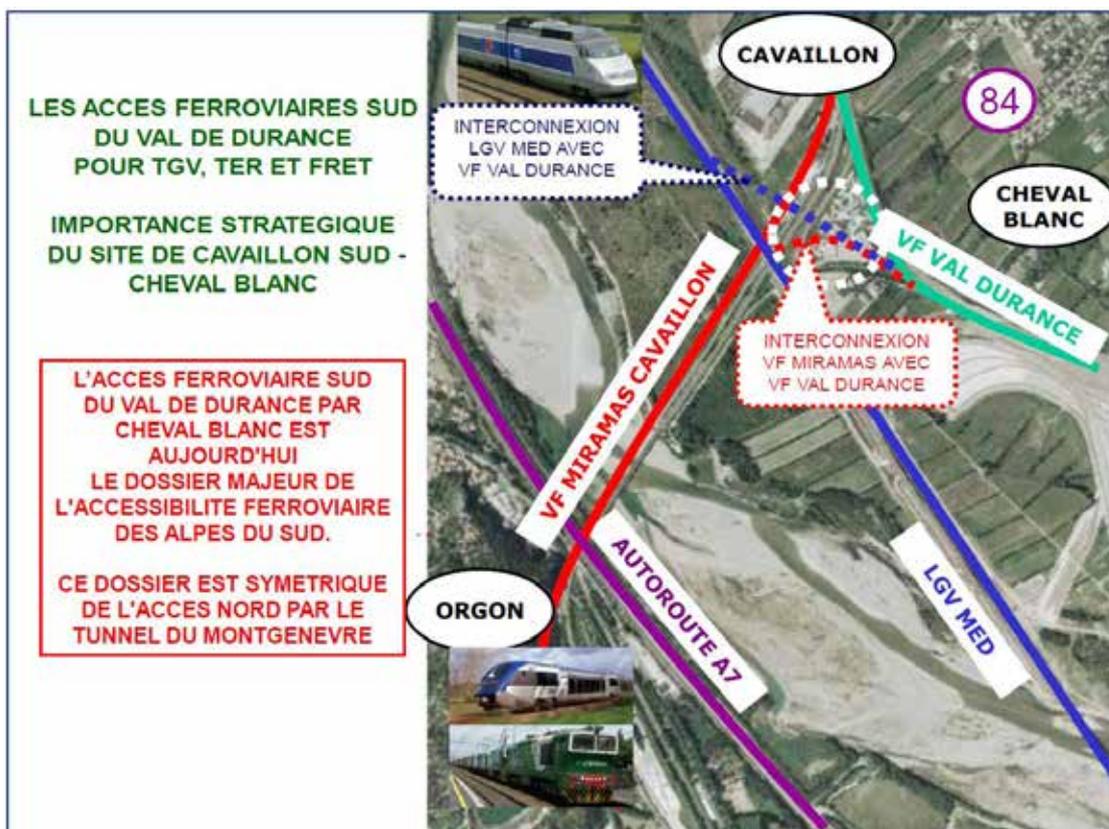
d'un Embranchement Particulier (EP) ou Installation Terminale Embranchée (ITE) avec Durance Granulats qui se raccorderait entre les Passages à Niveau (PN) n°97 et n°98 de la section de ligne (Manosque) Mirabeau-Meyrargues (AIX en Provence)

Enfin, quel est l'objectif prioritaire de ce désenclavement : la desserte des voyageurs sécurisée en toutes saisons, vital pour l'économie touristique ?

Il existe une très forte attente des acteurs du tourisme concernant les dessertes ferroviaires de la haute vallée de la Durance. Le maintien du train de nuit, pour combien de temps, ne suffit pas pour répondre à cette attente. Or, les trains supplémentaires des périodes de pointe (vacances scolaires) ont été supprimés. Il faut au minimum qu'une étude soit menée pour examiner quelles seraient les conditions nécessaires à la réactivation de ces circulations. Cette étude devrait inclure l'attractivité des Alpes du Sud au

regard de la population régionale.

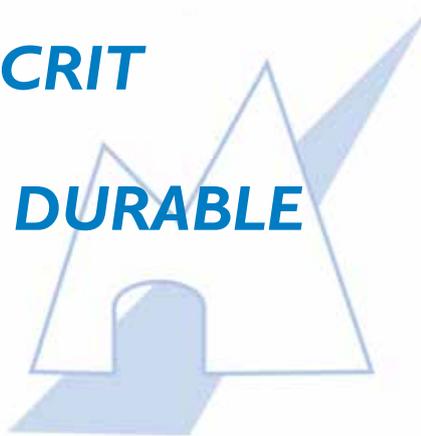
Au Sud du Val de Durance, nous avons des possibilités avec la réouverture de Cavailon à Pertuis afin d'harmoniser la continuité territoriale d'Avignon d'un côté, Aix de l'autre et les Alpes. Pour cela l'entrée Sud du Val de Durance doit être renforcée avec la création d'une connexion entre les différentes lignes ferroviaire LGV compris au niveau de Cheval-Blanc ce qui permettrait de faire circuler des TGV dans le Val de Durance, de renforcer les circulations Est-Ouest des TER sans passer par Marseille et de renforcer la desserte de l'hinterland du GPM.



UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Alain PATOUILLARD

Trésorier du Mouvement National
de Lutte pour l'Environnement PACA
(MNLE PACA)



Pourquoi, selon vous, devrait-on donner une priorité au rail dans le Val deurance ?

Les enjeux du développement durable ne sont plus à mettre en exergue dans la région, où la concentration de la population sur le littoral et les atteintes à la biodiversité de la faune et la flore et avec la dégradation des milieux due à la pollution et à l'artificialisation croissante des terres, sont visibles. La pression sur les ressources naturelles est vécue chaque jour avec une réalité de plus en plus pesante.

La région PACA se trouve aujourd'hui à l'écart des principaux réseaux de transports transeuropéens particulièrement au niveau ferroviaire qui est le moyen de transport le plus propre. Il faut donc envisager de nouvelles possibilités de transports, respectueuses des ressources naturelles régionales et plus précisément respectueuses des zones montagneuses très sensibles au réchauffement climatique induit, entre autres, par la multiplication des poids lourds transportant des marchandises à travers les Alpes.

Les solutions à même de désenclaver la région et plus particulièrement le Département des Hautes-Alpes tout en protégeant le patrimoine, conformément aux engagements du Grenelle de l'Environnement qui actait le principe d'une priorité donnée au rail dans la construction de nouvelles infrastructures,

existent et semblent faire consensus de façon globale depuis de nombreuses années.

Il s'agit en effet de travailler à un développement conséquent à moyen terme du fret ferroviaire ou du feroutage entre la France et l'Italie afin de faciliter le transit à travers la France mais aussi d'assurer un transport de voyageurs adapté au site afin de limiter le nombre de voitures.

Il s'agit pour les acteurs qui soutiennent cette idée, d'œuvrer à la réalisation rapide d'une solution connue depuis de nombreuses années et qui semble aujourd'hui faire consensus : la construction d'une percée alpine ferroviaire sous le Montgenèvre dans une volonté clairement affichée d'infliger le moins de dommages environnementaux aux vallées traversées.

Qu'apporterait ce projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre ?

De nombreuses conventions et décisions ont été actées en ce sens à l'instar de la politique de Développement Durable du tourisme dans les Hautes-Alpes et dans la vallée de Suse ou encore la Convention Alpine qui stipule : « La Convention sur la protection des Alpes est une convention cadre visant la sauvegarde de l'écosystème naturel ainsi que la promotion du développement durable des Alpes, en protégeant les intérêts économiques et culturels des

populations qui y habitent et des pays adhérents. Seule l'harmonisation des intérêts économiques avec les exigences écologiques peut éviter ces dégâts. »

Dans ce cadre, la réalisation d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre apparaît comme un projet nécessaire et respectueux des contraintes qu'impose la réalisation d'une infrastructure de transport en territoire sensible, en permettant :

- Une opportunité de report modal aux transporteurs tout en désengorgeant l'axe littoral,
- Un nouvel itinéraire fiable quel que soit la saison à la différence du transport routier empruntant des cols montagneux,
- Un début de désenclavement local et régional en achevant la liaison Marseille-Turin et en la raccourcissant de plus de 100 km,
- Une grande amélioration pour le transport de voyageurs en créant une correspondance avec les TGV longue distance,
- Une augmentation des échanges régionaux et donc un développement économique de la région,
- Un développement du fret ferroviaire avec un axe capable à terme de drainer une partie des flux Est/Ouest en provenance de la péninsule ibérique et de l'Europe de l'Est, tout en respectant l'environnement et la Convention Alpine.
- Une possibilité non négligeable de développement du Port de Marseille.

La réalisation d'un tel projet s'inscrit pleinement dans une logique de développement des Alpes du Sud tout en offrant, dans le cas d'une percée uniquement ferroviaire, des garanties de respect du patrimoine naturel. Ce projet visionnaire, audacieux et réaliste est défendu par notre Mouvement depuis de nombreuses années. Nous avons même apporté notre contribution au débat en publiant un livre « L'odyssée du Montgenèvre : enjeux et perspectives d'une percée ferroviaire ».





LE TRANSPORT FERROVIAIRE RESTE PERTINENT DANS L'ESPACE ALPIN SOUS RÉSERVE D'ÊTRE FIABLE ET MIEUX ORGANISÉ

Robert GLEIZE

Président association Accès Libre en Alpes du Sud (ALAS)

Notre vision est que la situation actuelle des services ferroviaires des Alpes du Sud est mauvaise. Mal étudiée, elle ne répond pas aux besoins des usagers. Les relations domicile-travail n'existent pratiquement plus. Les relations moyennes distances ont disparu et la seule qui persiste Marseille-Gap-Briançon est affreusement lente. Une seule relation interrégionale existe : Paris-Briançon de nuit, avec du mauvais matériel inconfortable. Les relations de jour Briançon-Gap-Valence TGV sont inaccessibles à toute la basse Durance. Aucune relation n'existe par la gare Avignon TGV. Pour les marchandises, plus aucune desserte sauf Saint-Auban.

Le transport ferroviaire est peu coûteux et ne dénature pas le paysage, faible consommateur d'énergies et surtout permettant de s'affranchir des aléas climatiques et des embouteillages. Il est le seul capable de donner accès à nos sites et nos stations de montagne et à toute notre économie en les ouvrant à la clientèle Internationale.

Des mesures immédiates sans investissements importants sur le réseau existant pourraient permettre une augmentation des vitesses commerciales. La mise en place de deux trains interrégionaux journaliers entre Marseille et Grenoble, la réorganisation de la desserte Marseille/Briançon et de l'Etoile de Veynes donnerait un accès vers Grenoble et Valence à tout le sud des Alpes. Une meilleure coordination des services et l'organisation de correspondances intermodales amélioreraient sensiblement les dessertes dans les zones rurales. En parallèle, une opération peut être prévue pour le transport marchandises conteneurisées.

A moyenne échéance d'autres mesures nécessitent un investissement minimum :

- Réactivation « Voyageurs » Pertuis/Cavaillon et accès à Avignon TGV du Val de Durance
- Réactivation Digne/ Saint-Auban

qui permet le cabotage direct Digne/Marseille ou Digne/Grenoble ou Valence et l'ouverture vers Lyon et Genève.

L'objectif prioritaire est d'abord pour les habitants d'un territoire rural la possibilité d'avoir accès au chef-lieu pour les déplacements du quotidien. Il y a ensuite la possibilité d'accéder à l'ensemble du territoire national et aux grandes villes européennes, accessibilité indispensable au développement économique. Il y a enfin pour le tourisme en toute saison l'ouverture vers toutes nos stations de montagne et de moyenne montagne pour une nouvelle clientèle européenne.

Le projet de liaison ferroviaire par le tunnel de Montgenèvre participera au maintien et au développement de l'activité des entreprises implantées sur le territoire régional dont l'attractivité sera renforcée par les liaisons avec la plaine du Pô, mais aussi avec le port de Marseille et la Catalogne grâce au raccordement sud avec les lignes TGV ou classiques.

La mise en service du tronçon international du projet Lyon-Turin aura pour conséquence de capter la quasi-totalité des voyageurs sur l'axe marginal du Val de Bardonecchia. La conséquence sera bien entendu la suppression de la liaison

possible vers Briançon. Toutes les autres gares du Département ont intérêt à être désenclavées par la liaison TGV à partir d'Avignon.

La réalisation du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre permettra d'en compenser les effets négatifs avec une desserte de TGV sans rupture de charges à Briançon, Embrun et Gap.

Les effets bénéfiques attendus pour l'ensemble de la région ne sont pas du même ordre pour les accès nord ou sud. La liaison Briançon/Bardonecchia facilite l'accès à un ou deux points de desserte, Briançon et L'Argentière, pour une clientèle parisienne ou du nord de la France. Le raccordement sud permet de toucher une clientèle de l'ouest de la France et également internationale. Il permet l'accès rapide de toute la basse et moyenne Durance et des territoires voisins à tous les centres de décision nationaux et européens si l'on profite de l'axe Nice Grenoble qui les traverse.

Pour relancer ce projet, les premières actions à envisager pour la Région seraient de réactiver le Comité promoteur avec un groupe technique capable de le manager et de définir les cahiers des charges aux différents bureaux d'études. Une concertation avec le monde associatif intéressé permettrait d'utiliser des compétences complémentaires.

**POUR EN SAVOIR PLUS,
RENDEZ-VOUS SUR NOTRE SITE:**

SETUMONT

WWW.SETUMONT.EU