

**Inauguration du chantier de transports combinés de Grans-Miramas
20 décembre 2007**

**Discours de M. Michel VAUZELLE
Député, Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur**

(extraits concernant le projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre)

(...)

L'implantation de ce chantier, connecté aux industries du pourtour de l'Etang de Berre, renforce l'offre régionale de transport alternatif. Avec le site de Grans-Miramas, avec les chantiers de Fos et ceux de Mourepiane dont les capacités doivent être étendues, la région disposera ainsi d'un ensemble d'équipements de nature à promouvoir le développement du transport ferroviaire de fret. C'est indispensable.

J'ai évoqué l'intérêt environnemental d'une telle stratégie. Il est couplé à un intérêt économique.

D'aucuns considèrent que cette région n'est pas enclavée : elle dispose en effet d'un réseau autoroutier dense. Mais le désenclavement d'un territoire ne procède pas uniquement de la présence physique d'infrastructures. Encore faut-il que celles-ci soient à même d'assurer la fluidité des trafics. Or le problème se pose avec acuité de la saturation des axes autoroutiers de la vallée du Rhône et du littoral azuréen jusqu'à Vintimille. La question du franchissement des Alpes n'est toujours pas réglée pour Provence-Alpes-Côte d'Azur et il a fallu que je menace de ne pas signer le contrat de projets 2007/2013 pour qu'enfin y figure la **percée ferroviaire du Montgenèvre**.

L'Italie est le premier client et le premier fournisseur de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'évolution des flux de marchandises à travers les Alpes et les Pyrénées depuis 1995 conduit aujourd'hui au constat d'une profonde redistribution des trafics de transit aux passages alpins. Les flux de transit au profit de l'axe logistique du littoral méditerranéen ont augmenté de 46% en 5 ans. Plus d'un poids lourd sur 2, passant à Vintimille, transite entre l'Espagne et l'Italie. Sur l'axe Turin/Lyon, en revanche, la régression des flux se poursuit.

Dans ce nouveau contexte, le désenclavement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers l'Italie et l'Europe centrale est devenu un impératif stratégique pour le Sud-est français. **L'orientation Sud-ouest/Nord-est du Val de Durance apporte un avantage déterminant, car elle permet à cet axe, avec le tunnel sous le Montgenèvre, d'atteindre directement la zone de croisement des flux sud-européens centrés sur Turin et Milan.**

Cette percée conditionne des évolutions importantes de notre développement régional :

- celle du Val de Durance dopé par l'implantation d'ITER ;
- celle du port autonome de Marseille-Fos.

Le PAM est le poumon économique de notre région, avec ses 40 000 emplois et les quelques 6 milliards d'euros de chiffres d'affaires qu'il génère. Il jouit d'une position centrale sur la rive Nord de la Méditerranée qui en fait la courroie naturelle de transmission entre Méditerranée, Europe du Nord et centrale. Par ailleurs, la prédominance de l'Asie dans le transport maritime mondial constitue une évolution favorable au développement des ports méditerranéens qui peuvent conquérir de nouveaux trafics, transitant par le canal de Suez, au détriment des ports du Nord.

C'est une opportunité considérable pour le PAM et l'occasion de reconquérir les parts de marché perdues.

Les projets de développement des terminaux à conteneurs, Fos 2XL, 3XL, 4 XL, des plateformes logistiques, du transport combiné vont en ce sens. Mais il ne suffit pas : c'est toute la chaîne logistique qu'il faut traiter. Aujourd'hui la bataille maritime se joue à terre. La compétitivité des ports ne dépend pas seulement de leurs qualités nautiques, de leurs installations, de l'efficacité de leur exploitation, mais aussi de l'étendue de leur arrière pays, du coût et de la fiabilité de leurs dessertes terrestres. A cet égard, la moitié de cette desserte est assurée dans les ports du Bénélux par voie fluviale ou ferroviaire. Pour le PAM, la route représente 87,5% du tonnage !

J'attache donc une grande importance à la question des relations avec l'Italie via le Montgenèvre et à celle du transport ferroviaire du fret.

(...)