

■ Toutes les informations SETUMONT sur :
www.setumont.com

Syndicat Mixte d'Études pour le Tunnel du Montgenèvre

Accueil

- Présentation
- Le PROJET
- L'actualité
- Les Cahiers d'Acteurs
- Les communiqués de SETUMONT
- Historique des décisions
- Ressources
- Liens utiles
- Forum

18, boulevard de la Libération - 05000 GAP
 Tél. 04 92 56 56 01 - Fax 04 92 56 56 56
 e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr

Hautes Alpes
 CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DES HAUTES-ALPES
 CMA
 CHAMBRE DE METIERS ET DE L'ARTISANAT Hautes Alpes
 MARSEILLE PROVENCE
 CHAMBRE REGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE PROVENCE ALPES COTE D'AZUR CORSE
 CCI

TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENÈVRE



EDITO

Le tunnel sous le Montgenèvre évidemment ...

La région Provence Alpes Côte d'Azur, vue du ciel, semble faire le lien entre Alpes et Méditerranée, entre toutes les régions sud - européennes de l'Est à l'Ouest, mais aussi entre l'Europe et l'Afrique, via le port de Marseille.

Vue de près, la Région Provence Alpes Côte d'Azur est moins cette région de liaisons qu'une destination finale, et souvent celle des vacances ou de la retraite. Ses principaux accès sont, aujourd'hui encore, ceux que l'on connaissait sous la domination romaine : la Vallée du Rhône et la voie côtière, deux voies aujourd'hui largement saturées. Aucun axe de communication rapide n'est venu traverser cette région de part en part. A l'heure du Grenelle de l'Environnement, le col du Montgenèvre envisagé, depuis des siècles comme un point de passage naturel entre la France et l'Italie, ce qui est démontré au quotidien par le nombre de véhicules de tourisme et de camions qui le franchissent même difficilement, semble pouvoir bénéficier d'un regain d'intérêt. La percée d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, pour le développement du Massif des Alpes du Sud, mais aussi pour le raccourcissement de tous les échanges sud-européens, est la mission que porte aujourd'hui le SETUMONT, soutenu par l'ensemble de ses membres. Le SETUMONT, avec ce premier cahier d'acteur, signe sa volonté de faire inscrire parmi les projets européens, la percée d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre et la construction d'une liaison rapide sur le même mode, dans le Val de Durance reliant, la métropole d'Aix-Marseille à Turin et au-delà Lisbonne à Budapest.

Maurice BRUN

Président du SETUMONT

QUELQUES LIGNES D'HISTOIRE

A l'heure où la liaison transalpine entre le Briançonnais et le Piémont est plus que jamais d'actualité, à la fin du siècle dernier, il était déjà envisagé un passage ferroviaire par le Montgenèvre. En 1861, déjà, le Député Haut-Alpin FAURE demandait la réalisation d'une voie ferrée entre Marseille et Turin par le Val de Durance et le Montgenèvre venant compléter « la grande diagonale entre l'Espagne et l'Italie par Avignon ». Dans un congrès international du 18 août 1907, des élus français et italiens avec le soutien moral des grands corps administratifs défendaient la thèse générale suivante : « Il suffit de jeter les yeux sur une carte de France pour se rendre compte que la ligne de Marseille à Briançon doit trouver un aboutissement indispensable dans la vallée de Susse. Quelques kilomètres à peine séparent la voie française, qui finit en impasse, de la voie italienne descendant du Cenis et cette lacune est tellement préjudiciable aux intérêts du Briançonnais et de toute cette région de France qu'on a dû y suppléer par des services de voitures et d'automobile ».

Un siècle plus tard ...



Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel du Montgenèvre

18, bd de la Libération • 05000 GAP
 Tél. 04 92 56 56 05 • 04 92 56 56 63 • e.mail : setumont@wanadoo.fr
www.setumont.com

Coûts et délais

Longueur du tunnel selon les variantes profondes : de 22 km à 23,9 km
Pente maximum : de 0,74 % à 1,38 %
Durée de la construction : de 5 à 6 ans selon les solutions, hors délais d'études, procédure et montage de l'opération.
Coûts du tunnel : 1,1 milliard d'euros (estimation en 2003) pour les solutions profondes, les plus onéreuses, mais quasiment sans impact sur l'environnement.



CAHIER D'ACTEURS

■ 1988

En 1988 est créé le SETUMONT chargé de proposer un projet de percée alpine dans les Hautes-Alpes reliant le Briançonnais à l'Italie. Le SETUMONT rassemble autour du projet, les Chambres de Commerce et d'Industrie des Hautes-Alpes, de Marseille Provence, la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie, les communes de Marseille, de Gap, de Montgenèvre, de Néevache, de Manosque, le Département des Hautes-Alpes, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ... Trois tunnels routiers étaient mis à l'étude : le tunnel du Montgenèvre, le tunnel sous l'Echelle et une variante de ce dernier « Plampinet – Beaulard » évitant la ville de Bardonnèche. En juillet 1990, le Ministre de l'Environnement fait une déclaration d'intention en faveur du classement de l'intégralité de la vallée de la Clarée, rendant aléatoire la réalisation de la percée sous l'Echelle et jouant en faveur d'un tunnel sous le Montgenèvre.

■ Novembre 1991

Le rapport Legrand préconise dans les Alpes du Nord, pour éviter la saturation à l'horizon 2010, soit une autoroute ferroviaire associée au futur TGV Lyon – Turin, sous le Mont-Cenis, qui pourrait acheminer 8000 camions par jour, soit, en cas d'impossibilité technique ou financière, le doublement du tunnel routier du Fréjus. Dans les Alpes du Sud, est préconisée, la solution du tunnel routier sous l'Echelle qui serait techniquement et financièrement la plus facile à réaliser. Si, pour des raisons environnementales, cette solution devait être exclue, le rapport retient la possibilité d'un tunnel routier sous le Montgenèvre.

■ Juillet 1992

Le Ministre de l'Environnement signe le décret pour le classement de la vallée de la Clarée dans son intégralité.

...du routier au ferroviaire

■ Septembre 1996

Le T.G.V. permet de rallier Paris à Oulx en moins de cinq heures.

■ Avril 1999

La conférence transfrontalière franco-italienne a décidé de présenter le projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre comme une liaison complémentaire à celle de Lyon-Turin.

■ Mars 2000

Le Conseil Régional PACA adopte son contrat de plan Etat-Région (CPER) 2000-2006. L'Etat et la Région « décident d'engager en priorité les études concernant (...) la modernisation de la ligne actuelle du Val de Durance (...) et son électrification dans la perspective d'une percée ferroviaire sous le tunnel de Montgenèvre ».



■ Juillet 2000

Le Conseil Général des Hautes-Alpes et le Setumont étudient, avec leurs partenaires italiens, la faisabilité du projet de tunnel sous le Montgenèvre. En Italie, c'est la Province de Turin qui gère l'étude axée sur la réalisation des liaisons ferroviaires ou routières. Aucun mode de transport n'est écarté, la possibilité de ferroutage est également envisagée.

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, en permettant avec un tunnel sous le Montgenèvre, de relier directement le sud-ouest de l'Europe à la zone de croisement des flux sud - européens, centrée sur Turin et Milan.

Le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre répond à un double objectif : l'accès direct de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et du val de Durance aux tunnels suisses (flux nord-sud) et au corridor paneuropéen N° 5 dans la Plaine du Pô (flux est-ouest).

■ Les enjeux

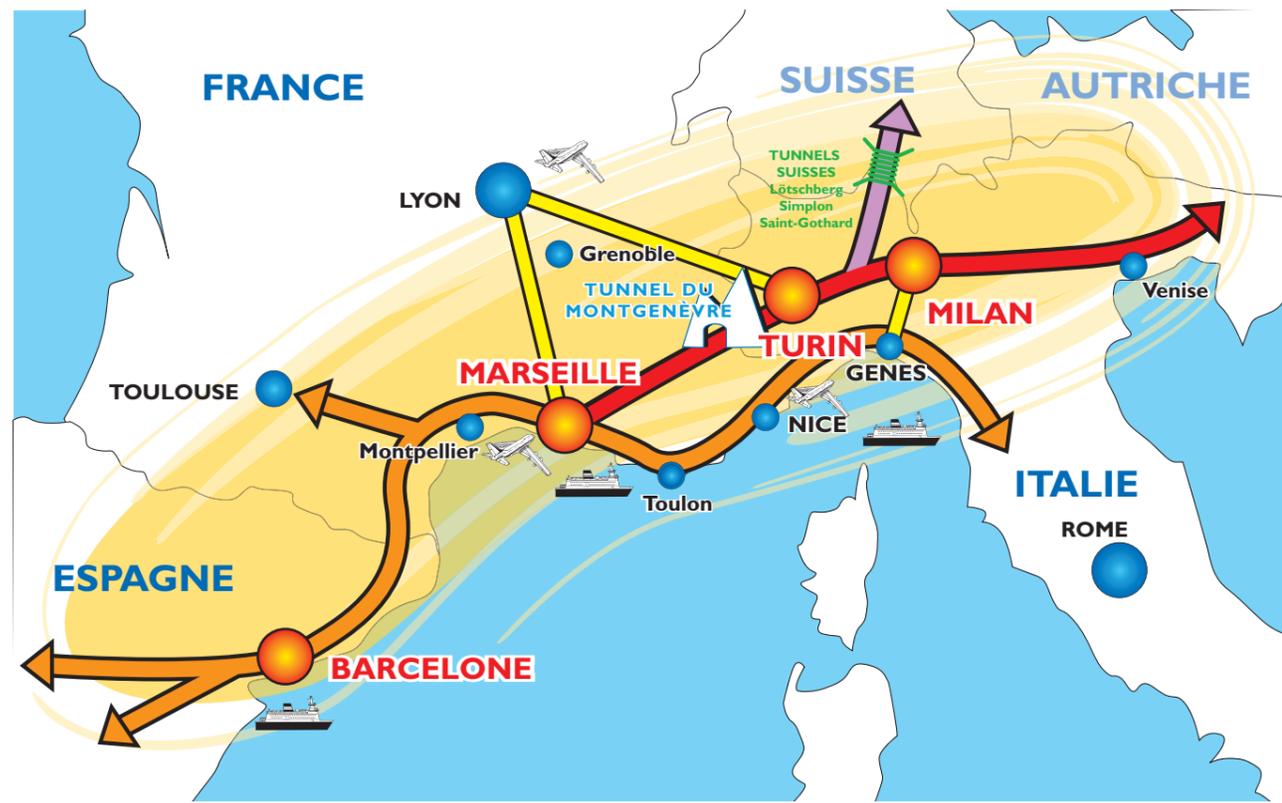
L'importance des enjeux et des services attendus donne à la liaison ferroviaire Provence - Piémont, par le Val de Durance et le tunnel sous le Montgenèvre, un caractère prioritaire :

- désenclavement des Alpes du Sud : l'interconnexion des réseaux, français et italien, assure le désenclavement du massif des Alpes du Sud, favorisant l'activité économique de ce massif largement induite par le tourisme et le développement de ses stations de sports d'hiver.
- mise en service d'une offre de ferroutage : la réalisation d'un terminal de ferroutage à l'est de Gap sera l'équivalent pour les Alpes du Sud, du terminal Bourg-Neuf – Aiton dans les Alpes du Nord, avec un service de navettes ferroviaires sécurisées, en toute saison, entre Gap et Turin- Orbassano, ainsi que, si nécessaire, entre Bourg neuf – Aiton et Gap. Cette capacité nouvelle, complémentaire des terminaux du littoral, répond aux dispositions de la Convention Alpine en faveur du développement des modes de transports alternatifs à la route.
- développement des échanges de la région Provence-alpes-Côte d'Azur : l'Italie est le

premier partenaire de la Région PACA. Il est donc essentiel de disposer, avec ce pays, de liaisons logistiques performantes et sécurisées. En particulier, le maintien et la création d'emplois dans les zones d'activités de notre façade méditerranéenne et les plateformes logistiques de la basse vallée du Rhône nécessitent une liaison fiable avec l'Italie du Nord.



- extension de l'arrière-pensée du port de Marseille : le port de Marseille-Fos dispose d'atouts, nautiques et fonciers, déterminants par rapport à ses concurrents d'Europe du Nord ou de la Méditerranée. Au moment où des investissements importants sont engagés pour accroître le trafic des conteneurs (Fos 2XL), les dessertes terrestres pour les pré/post acheminements doivent disposer d'un hinterland élargi pour capter des nouveaux trafics. La nature et le volume de ces échanges imposent le recours au ferroviaire.
- fluidité du transit international : la forte croissance des échanges entre la péninsule ibérique et l'Europe de l'Est contribue fortement à la saturation des axes routiers du littoral azuréen. La structuration et le développement économique de l'Arc Méditerranéen reposent sur des réseaux de transports offrant des conditions de circulation fluides pour les personnes et pour les marchandises. En créant un accès direct aux tunnels suisses, le tunnel sous le Montgenèvre permettra un report modal significatif et une alternative fiable en toutes saisons, réduisant les ruptures de charges et complétant l'offre TMCD (transports maritimes à courte distance).



Source carte : Agence d'Urbanisme de Marseille

De la Région à l'Europe : les enjeux

■ La problématique

L'évolution des flux de marchandises, à travers les Alpes et les Pyrénées depuis 1995, conduit aujourd'hui à une profonde redistribution des trafics de transit aux passages alpins comme le confirme l'analyse faite par le Ministère de Transports (Note de synthèse SESP n° 163 – Décembre 2006). Trois constats majeurs émergent de cette analyse :

- sur un axe nord-sud, la montée en puissance du « raccourci suisse », entre l'Europe centrale et l'Italie du nord, déporte les flux du Centre Europe à l'est du territoire français. Cette évolution ne peut qu'être amplifiée par les mises en service des tunnels ferroviaires

suisSES du Loetschberg (juin 2007) et du Saint-Gothard (2013).

- sur un axe est-ouest, l'inflexion des flux de transit au profit de l'axe logistique du littoral méditerranéen s'amplifie : le tonnage du transit routier a augmenté de 46% sur une période de 5 ans.
- sur l'axe Lyon-Turin, la régression des flux de transit se poursuit : - 28 % concernant le tonnage du transit routier et - 36 % concernant le fret ferroviaire sur une période de 5 ans (6Mt par le tunnel du Mont Cenis en 2005). Cet axe est devenu trop excentré par rapport aux flux sud-européens et ne concerne plus, majoritairement, que des échanges entre régions voisines.

■ Décembre 2000

L'option ferroviaire est l'option privilégiée, reste à en définir le tracé. L'étude de faisabilité réalisée à la demande de la Région PACA propose plusieurs scénarii. Elle sera présentée au sommet intergouvernemental et conclut que la solution à retenir, pour la meilleure rentabilité économique du tunnel, serait de réaliser un axe de ferroutage.

Un projet inscrit dans les schémas nationaux

■ Juillet 2001

Le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT) réuni à Limoges, valide les Schémas de services collectifs pour la France de 2020. Ceux-ci seront publiés le 18 avril 2002 par décret 2002-560. L'annexe 5 de ce décret confirme, dans le chapitre 23.4, le **choix du tunnel du Montgenèvre**. Ce décret précise également qu'« une étude complémentaire sur l'amélioration des transports terrestres entre la Bâtie-Neuve et le Montgenèvre sera lancée, dans l'objectif de limiter le trafics des poids lourds, en privilégiant les modes ferroviaires ou mixtes (ferroutage, transport combiné) ».



■ Octobre 2001

Un courrier du Ministre français des Transports, confirme aux élus la **position du Gouvernement français en faveur du percement**.



■ Novembre 2001

Sommet franco-italien de Périgueux, les autorités gouvernementales, françaises et italiennes, demandent à la Commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud d'émettre « des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du Sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre ».

■ Juin 2003

La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille - Provence présente l'étude sur la liaison ferroviaire Marseille - Turin par le Val de Durance et le tunnel du Montgenèvre. Les partenaires franco-italiens exprimeront à l'unanimité leur préférence pour les variantes profondes.

Des prises de positions régionales...

■ Novembre 2003

Le CESR (Conseil Economique et Social Régional) s'est prononcé en faveur de la réalisation d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre.

■ Avril 2005

La présidente de la région Piémont, Mercèdes BRESSO, qui est également Députée européenne, annonce que son premier geste politique sera de « défendre le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre » et que cette réalisation serait la priorité de son mandat. Elle accompagne le Président de la Région PACA et le député des Hautes-Alpes, à Bruxelles. Objectif : défendre ce projet auprès du Commissaire Européen aux Transports.

■ Novembre 2005

Rencontre franco – italienne à Turin. Elle réunit le Président de la Chambre de Commerce, d'Industrie, de l'Artisanat et de l'Agriculture de Turin, les représentants de la Province de Turin, le Président de la CRCI Provence Alpes Côte d'Azur Corse, le Président de la CCI des Hautes-Alpes. Elle a permis d'aborder la problématique de l'Arc méditerranéen avec en perspective l'ouverture d'un axe européen Barcelonne-Marseille-Turin-Milan et au-delà vers les pays de l'Europe de L'Est.



...pour l'inscription dans des documents cadres régionaux et interrégionaux

■ Mai 2006

Rencontre avec les représentants socio-économiques des régions PACA et Piémont, à l'initiative de la CCI des Hautes-Alpes, pour définir un programme de communication et de lobbying institutionnel « afin d'acter cette nouvelle infrastructure de transport » L'objectif est la prise en compte de ce projet par les instances nationales et européennes pour parvenir à sa concrétisation dans les meilleurs délais.

■ Juin 2006

Le Schéma Interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes (SIMA) est adopté. « Il souligne la nécessité de réaliser le tunnel sous le Montgenèvre. Le Comité de Massif demande que (...) le tunnel du Montgenèvre soit inclus dans le corridor 5 du réseau de transport européen. »

■ Novembre 2006

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, annonce que **les études sur le fret et le transport de personnes par un tunnel sous le Montgenèvre seront inscrites dans le prochain contrat de projets Etat-Région.**



■ Décembre 2006

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) est validé par le Conseil régional PACA. « ...le tunnel, sous le Montgenèvre, en combinaison avec l'aménagement d'une ligne ferroviaire de la région PACA vers la région de Turin est une mesure majeure en terme d'infrastructure ». L'ouverture d'une telle ligne ouvre l'opportunité de transférer, vers le mode ferroviaire, une partie des flux routiers entre le Piémont en Italie, les régions Provence Alpes Côte d'Azur et Languedoc Roussillon en France, la Catalogne en Espagne. La liaison via le Montgenèvre peut constituer une Autoroute Ferroviaire tout en autorisant sa fréquentation aux trains de fret conventionnel.

■ Mars 2007

Le Conseil Régional PACA adopte le contrat de projet Etat-Région. **Dans ce CPER, l'Etat et la Région inscrivent la réalisation d' « études de faisabilité économique et technique de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre ».** Ils engagent, d'autre part, « la modernisation de la ligne ferroviaire des Alpes d'Aix à Briançon ». Une enveloppe de 20 millions d'euros est inscrite au contrat de projet Etat – Région 2007-2013 destinée au financement d'études complémentaires et d'un débat public pour la réalisation d'un tunnel sous le Montgenèvre.

■ Mai 2007

Première conférence régionale "de l'engagement à l'action" et conduite des études inscrites au CPER.

■ Novembre 2007

Grenelle de l'Environnement : priorité absolue accordée au rail pour les nouvelles infrastructures...

