



Région  
Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Conseil économique et social régional

**ASSEMBLEE PLENIERE  
DU  
13 OCTOBRE 2003**

**LA NECESSITE D'UN TUNNEL  
FERROVIAIRE  
SOUS LE MONTGENEVRE :  
ENJEU MAJEUR POUR  
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR  
DANS LES PROCHAINES ANNEES**

---

**AVIS**

**ADOPTE A L'UNANIMITE DES 96 MEMBRES PRESENTS**

**Rapporteur : Guy CHAMBEIRON**

## 1- CONSTATS :

- Le transport de fret entre l'Espagne, la France et l'Italie s'est considérablement accru ces dernières années. Toutes les études montrent que ce trafic, principalement routier de poids lourds, va encore s'accroître avec l'ouverture vers les pays de l'Est de l'Europe. Le déplacement des personnes s'est également développé, de façon majoritaire par la route.
- Une réglementation encadre de plus en plus le transport par route des marchandises (un récent arrêté préfectoral interdit l'accès du col du Montgenèvre aux poids lourds de plus de 26 tonnes ; une dérogation existe pour les entreprises comprises dans un périmètre de 65 km). Les camions y provoquent une pollution sonore, atmosphérique, visuelle... ils détériorent les routes, ils sont dangereux et nuisent à la qualité de vie des habitants.
- Une ligne ferroviaire littorale qui est en limite de capacité avec un trafic voyageurs important.
- Les points de passage entre la France et l'Italie (tunnels du Mont Blanc et du Fréjus, Vintimille) ne sont pas suffisants pour permettre, à terme, de recevoir toute la croissance du trafic attendue.

Cette situation de saturation conduit à envisager rapidement une nouvelle infrastructure de franchissement des Alpes du Sud.

## 2 - OBJECTIFS :

La nécessité s'impose donc de réaliser un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre pour :

- Relier Marseille à Turin, les deux grandes métropoles de l'Europe du Sud, ce qui permettrait de développer beaucoup plus largement les échanges économiques ; Et mettre en relation le développement économique et touristique de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur avec le développement du Piémont par ce tunnel en ferroutage. Le fort potentiel conjugué du Piémont et de la région PACA sera producteur de richesse et donc forcément d'emplois.
- Activer les courants d'échange et faciliter la circulation des hommes et des marchandises sur l'axe Barcelone -Marseille - Turin - Milan, notamment à l'heure de l'élargissement de l'Europe vers l'Est, tout en fluidifiant le trafic Est-Ouest transalpin trop freiné par un passage difficile par Vintimille.

➤ Respecter la convention alpine en prenant en compte les données environnementales et en réduisant au maximum la pollution atmosphérique dans des zones encore préservées et très sensibles.

La percée sous le Montgenèvre et l'aménagement du val de Durance permettront de remplir deux fonctions essentielles :

- Une fonction nationale, européenne et internationale en favorisant l'émergence d'un nouvel axe européen permettant la liaison du Sud-Est de la France avec le Nord de l'Europe, l'Italie et la Méditerranée et l'aménagement d'un axe ferroviaire Espagne-Italie par le Val de Durance.

- Une fonction régionale avec le désenclavement des départements alpins et leur développement économique et touristique.

### **3 - L'URGENCE D'UN PROJET NECESSAIRE POUR TOUS :**

Le projet s'inscrit dans le cadre des trois orientations du Livre Blanc européen sur les transports :

- rééquilibrage modal,
- développement de l'intermodalité,
- suppression des goulots d'étranglement.

Au niveau national, il s'inscrit également dans le cadre des orientations des Schémas Multimodaux de Services Collectifs de Transport de Voyageurs et de Transport de Marchandises.

Au niveau régional, le Contrat de Plan Etat-Région en fait mention et des études ont été réalisées.

De son côté la Province de Turin a également financé une étude et propose la constitution d'une équipe technique permanente franco-italienne chargée de poursuivre la promotion de ce projet.

A un niveau plus local, il est inscrit dans l'objectif n°1 de la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône.

#### **Un enjeu majeur**

La valorisation de l'itinéraire ferré reliant le delta du Rhône à Turin via le Val de Durance et le Montgenèvre est un enjeu majeur.

Enjeu à la fois pour Provence Alpes Côte d'Azur, où il aura un impact fort pour l'ensemble de l'économie régionale mais aussi pour toutes les régions avoisinantes, que ce soit en France ou en Italie. D'autant plus que le cabotage maritime, qui se développera nécessairement par ailleurs, ne répond pas pleinement aux besoins.

Le renforcement des échanges entre les grands centres industriels de l'Italie du Nord et le grand port de la Méditerranée, Marseille-Fos, passe obligatoirement par la seule voie naturelle, le Val de Durance. Marseille-Fos possède les infrastructures nécessaires et a largement la capacité d'absorber des activités supplémentaires grâce à ses nouveaux aménagements.

Le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre doit s'accompagner également d'une réflexion globale sur l'aménagement du Val de Durance, d'autant plus que le chantier de ferroutage pourra s'harmoniser avec la liaison Grenoble-Sisteron. Les dessertes routières et la réalisation du barreau autoroutier Manosque -St Maximin sont un complément indispensable pour une bonne irrigation de l'ensemble des territoires de la région, compte tenu d'une autoroute A 51 loin d'être optimisée.

### **Une alternative au tout routier**

La situation du trafic des marchandises par route et l'accélération des échanges européens vont imposer la création d'un tunnel sous le Montgenèvre. Chaque jour 13 000 camions franchissent les Alpes, formant un cortège quasi ininterrompu sur les routes de montagne. Le ferroutage<sup>1</sup> constitue bien une alternative au tout routier.

Le franchissement des montagnes par les poids lourds se fera de plus en plus par ferroutage. La percée ferroviaire sous le Montgenèvre favorisera le développement du transport combiné en améliorant la desserte ferroviaire du port de Marseille-Fos. Plusieurs sites de plates-formes multimodales sont déjà inscrits au Contrat de Plan Etat-Région; un autre site doit être créé dans les Hautes Alpes, en plus de celui de Oulx en Italie.

### **Un projet réaliste**

Si on le compare au coût du Plan Lycées Réussite, ce projet correspond en fait à la participation régionale inscrite au contrat de Plan Etat Région, et ce, sans tenir compte d'un apport de nos voisins italiens. C'est un investissement qui doit se mesurer sur le long terme et qui représente, en coût total, le dixième du grand projet Lyon-Turin. En effet, les deux projets, qui ne sont pas concurrents, relèvent d'ordres de grandeur différents : alors que Lyon-Turin est estimé à plus de 10 milliards d'euros aujourd'hui, l'estimation des études place le Montgenèvre à moins d'un milliard d'euros, ce qui en facilitera le financement.

C'est donc un projet réaliste, compte tenu des nombreux avantages économiques qu'il procure.

---

<sup>1</sup> Une explication de ce terme technique se trouve en annexe.

La Région a les meilleures raisons de piloter ce projet en collaboration avec les autres collectivités territoriales. S'agissant d'un projet franco-italien, les sources de financement public possibles comprennent aussi bien des financements italiens (Etat, Provinces du Piémont et de Lombardie) que français (Etat, PACA, autres collectivités territoriales locales) et Européens (BEI...).

Il est clair aussi que la rentabilité socio-économique et la justification de ce projet ne pourront être assurés que dans le cadre d'une politique coordonnée et cohérente de développement des trafics transalpins. Cette politique inclura entre autres des volets réglementaires permettant d'inciter les transporteurs et chargeurs à utiliser les tunnels par le ferroutage plutôt que les cols et le transport routier.

On pourra s'inspirer utilement à ce sujet de la politique définie par nos voisins suisses, qui allie la réalisation d'un programme ambitieux de nouveaux tunnels, et des mesures de taxation et de réglementation appropriées.

#### **4 - UNE MOBILISATION INDISPENSABLE :**

Responsables français et responsables italiens sont d'accord sur l'intérêt, l'utilité et la nécessité d'un tel projet.

En effet, lors du sommet franco-italien qui s'est tenu à Périgueux le 27 novembre 2001, les Ministres des transports des deux pays se sont félicités de la constitution de la Commission intergouvernementale pour les Alpes du Sud. Ils ont souhaité "qu'elle puisse faire des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du Sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre".

Le réalisme qui caractérise le CESR dans toutes ses composantes et sa volonté d'impulser une dynamique forte à la région Provence Alpes Côte d'Azur obligent maintenant à agir pour que ce projet se réalise dans les meilleurs délais.

**Le CESR considère que beaucoup trop de temps a déjà été perdu et qu'il est maintenant urgent d'agir dans l'intérêt général.**

**Par cet avis, le CESR attire l'attention sur l'absolue conviction de l'ensemble du monde socio-économique et politique de la Région pour :**

- faire converger les efforts afin que ce projet de tunnel sous le Montgenèvre, indispensable pour l'équilibre de notre région avec son ouverture sur la Méditerranée, se réalise au plus vite ;
- assumer le leadership de la Région PACA dans ce projet qui est à l'échelle économique de la région et incontournable pour son avenir.

Face à la saturation des couloirs languedocien, rhodanien et azuréen, il appartient maintenant aux élus régionaux de faire entendre leur voix. Car seule une volonté politique forte et déterminée permettra d'ouvrir la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, actuellement court-circuitée des grands échanges européens.

## Annexe

### Le ferroutage

Le ferroutage consiste à tirer parti de la façon la plus pertinente et la plus efficace des complémentarités du rail et de la route. Il s'agit d'embarquer sur des trains :

- des caisses mobiles ou des conteneurs qui seront acheminés avant et après le transport ferroviaire par des camions ou d'autres modes (navires,...) C'est notamment le transport combiné rail - route, qui allie ces deux modes et fait l'objet de "chantiers" de changement de mode aux abords de toutes les grandes agglomérations européennes. On parle alors, en général, de "transport combiné".
- des remorques ou semi-remorques acheminées avant et/ou après par des tracteurs routiers. Celles-ci sont chargées sur les trains, soit par des grues sur des wagons spécialisés de type "kangourou", comme des conteneurs, soit, en roulant, sur des wagons surbaissés spéciaux. On parle alors de services de "route roulante" "non accompagnés".
- des camions, avec ou sans leur remorque ou semi-remorque, qui sont chargés sur des wagons spéciaux. Cette technique est celle notamment mise en œuvre dans le tunnel sous la Manche, par EUROTUNNEL, ou dans les Alpes centrales et orientales en Suisse, en Italie, en Allemagne, en Autriche et en Slovénie, par la société HUPAC. On parle alors de services de "route roulante" "accompagnés", dans la mesure où le ou les chauffeurs du camion voyagent avec leur véhicule. Certains services, cadencés à fort trafic, sont souvent qualifiés "d'autoroute ferroviaire".

De tels services se sont développés dans les régions montagneuses, comme en Suisse, ou pour franchir un obstacle incontournable, comme la Manche. Ils sont particulièrement pertinents là où les infrastructures routières restent insuffisantes (massifs alpins du Simplon, du Gothard, du Brenner), voire inexistantes (massif du Lötschberg dans les Alpes, tunnel sous la Manche).

Le ferroutage nécessite des équipements et des installations particulières, notamment, dans le cas du transport combiné, de disposer d'un matériel adapté, pour assurer les chargements et déchargements des conteneurs sur des "chantiers" ou des plates-formes, et d'une organisation particulière pour les acheminements aux deux extrémités du parcours ferroviaire.

De même, les divers services de "route roulante" nécessitent des terminaux plus ou moins compliqués suivant les types de service offerts (accompagné ou non) et suivant le matériel ferroviaire utilisé.

Un train de "transport combiné" pouvant transporter jusqu'à 60 conteneurs ou remorques sur un seul et même convoi, on perçoit son intérêt pour le désengorgement des axes routiers. Sur un axe donné, la mise en service de 20 trains par jour et par sens permet ainsi d'ôter de la route entre 1 700 et 2 400 camions. Des trains plus longs - certains convois de 1 500 mètres de long sont aujourd'hui envisagés - pourraient doubler cette capacité.

Dans les projets "d'autoroute ferroviaire", il est envisagé des rames indéformables de 750 mètres de long capables d'embarquer 35 camions de 40 tonnes. Leur chargement se ferait latéralement. En fonction du trafic, les trains seraient composés de deux ou trois rames jumelées disposant chacune d'une motrice en tête et en queue. Pour 20 trains par sens et par jour, le trafic évité à la route serait alors de 1 400 à 4 200 camions suivant le nombre de rames constituant chaque train.

Origine: Ministère de l'Équipement  
Dossier États généraux du fret ferroviaire

# INTERVENTIONS

**Intervention présentée par  
M. Maurice RIGAUD au nom du 1<sup>er</sup> collègue**

Le projet d'avis a une importance très grande au moment où la saturation du trafic routier vers l'Italie se fait sentir, obligeant à une alternative au tout routier par du ferroutage.

Cette percée alpine ferroviaire devient un enjeu majeur pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur au moment où l'Europe s'élargit à l'Est.

Le CESR, de par sa position favorable, se doit de recommander fortement au Conseil régional de porter ce projet, tout comme la Région a porté le projet "lycées réussite" ; seule condition pour que cette réalisation ne devienne pas l'Arlésienne.

Bien évidemment le 1<sup>er</sup> collègue votera l'avis.

**Intervention présentée par**  
**M. Guy PARRAT au nom de la C.F.D.T.**

Dès 1992, la CFDT s'était positionnée pour la réalisation du projet ferroviaire sous le Montgenèvre.

Nous avons été les seuls à voter lors d'une plénière du CESR tenue le 22 mai 1992 pour cette percée, au moment où certains réclamaient une autoroute dans la Vallée de la Clarée ! position favorable sur la percée du Montgenèvre que nous avons défendue également lors du colloque à Cuneo en 1993.

Voir aujourd'hui un avis sur "la nécessité d'un tunnel sous le Montgenèvre" ne peut que nous réjouir et nous voterons cet avis.

Pour la CFDT :

Le percée ferroviaire du tunnel sous le Montgenèvre est *le* lien de PACA entre l'Espagne et l'Italie.

Le tunnel sous le Montgenèvre correspond à l'intérêt régional tout en étant un projet national et international.

Cette percée alpine est plus que nécessaire pour répondre au développement du trafic et ainsi répondre au renforcement du noyau central de l'arc méditerranéen latin pour servir de pivot au développement des économies méridionales.

Le tunnel permettra, en outre, d'assurer la ligne ferroviaire Salon-Pertuis, en relation avec la plate-forme CLESUD, avec les ports méditerranéens, et, en particulier, celui de Marseille grâce au développement de son hinterland.

Cette percée ferroviaire aura également des côtés positifs pour les voyageurs, la possibilité pour les Alpains de relier la gare italienne d'Oulx afin de prendre un TGV à destination de Paris et faciliter la liaison entre les villes de Marseille et Turin.

Bien entendu, cela nécessitera la modernisation de la liaison Marseille-Briançon (doublement de la voie et électrification) et celle de Valence-Veynes.

L'avis développe d'autres arguments que nous partageons, faut-il encore en citer pour justifier le tunnel sous le Montgenèvre?

Encore un qui concerne le volet environnement.

Il est indéniable que la percée du Montgenèvre réduira la pollution atmosphérique, le bruit, les risques dus aux trafics routiers et redonnera une qualité au territoire alpin en respectant l'environnement.

Nous terminerons en faisant remarquer que ce projet est une réponse à la volonté de l'Etat qui déclare vouloir développer le ferroutage et le transport fret.

La CFDT est très attachée à un avancement rapide de ce projet. Trop de temps a été perdu.

**Intervention présentée par**  
**M. Gérard GIORDANA au nom du Groupe CGT**

J'interviens au nom du Groupe CGT sur la nécessité d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre. L'avis qui nous est présenté est un enjeu majeur pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur dans les prochaines années.

Il correspond bien à l'état de la situation que constate notre Groupe CGT et les populations alpines : l'augmentation du fret routier - ligne ferroviaire qui est en limite de capacité - pollution sonore, atmosphérique, nuisance à la qualité de vie des habitants.

Cette situation de saturation conduit à envisager rapidement une nouvelle infrastructure de franchissement des Alpes du Sud.

La nécessité s'impose donc de creuser un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre.

Cette décision s'inscrit pleinement dans les objectifs que développe la CGT en agissant pour rééquilibrer au plus tôt une partie du trafic poids lourds sur le rail.

L'objectif de doubler le fret ferroviaire d'ici 10 ans ne doit pas être une simple intention ministérielle. La Région PACA a une stratégie à jouer pour l'emploi et le développement économique et social, en agissant pour le rééquilibrage des échanges européens vers le Sud, vers l'Est européen conférant ainsi au Port Autonome de Marseille un rôle stratégique dans le développement et la valorisation de ses échanges.

En ce sens, le tunnel ferroviaire du Montgenèvre peut constituer un élément majeur de ce rééquilibrage. Dans cette perspective, il est nécessaire d'y associer les populations concernées si on veut que celui-ci soit une réussite.

La Région a les meilleures raisons de piloter ce projet en collaboration avec l'Etat, l'Europe et les autres collectivités territoriales et de faire de celui-ci un enjeu majeur pour le développement économique de la région PACA.

C'est pour cela que le groupe CGT votera l'avis.