

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT Hautes-Alpes Piémont

**État des lieux et perspectives
Joël GIRAUD**

Mars 2012



Problématique : Un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre : une nécessité pour les Alpes du Sud et la région PACA

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. 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 voyageur important.

Problématique : Un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre : une nécessité pour les Alpes du Sud et la région PACA

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 PACA avec le développement du Piémont. 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.

Enjeux: Un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre : un enjeu majeur

- **Désenclavement des Hautes Alpes** : l'interconnexion des réseaux, français et italien, assure le désenclavement du Briançonnais et des Hautes Alpes.
 - **Mise en service d'une offre de ferroutage** : pour répondre aux dispositions de la Convention Alpine en faveur du développement des modes de transports alternatifs à la route.
 - **Développement des échanges de Provence Alpes Côte d'Azur** : l'Italie est le premier partenaire économique de la région PACA.
 - **Extension de l'hinterland 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 Méditerranée.
 - **Fluidité du transit international** : En créant un accès direct aux tunnels suisses et au corridor 5, le tunnel sous le Montgenèvre permettra un report modal significatif.
- 

Enjeux: Complémentarité avec l'axe Lyon-Turin

- Le Montgenèvre apparaît comme l'affluent et le prolongement nécessaire et naturel de la LGV Lyon-Turin ;
- A terme, la saturation des infrastructures rendra ces projets tous les 2 nécessaires, comme le sont aujourd'hui les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus ;
- Un risque de concurrence minime entre les 2 projets : les axes concernés sont nettement séparés et perpendiculaires entre eux, ce qui rend les corridors géographiquement complémentaires ;
- Le Montgenèvre joue un rôle d'affluent du Lyon-Turin : la percée ferroviaire sous le Montgenèvre concourt à la valorisation du couloir Lyon-Turin et apportera dès son ouverture, une aide significative à l'axe Lyon-Turin (accès nord naturel du projet Montgenèvre) ;
- Sur le plan du FRET, la liaison ferroviaire sous le Montgenèvre permettra de sécuriser la ligne Lyon - Turin en cas d'incident



Enjeux: Complémentarité avec l'axe Lyon-Turin

- Pour le transport de voyageurs, seule la réalisation d'un tunnel sous le Montgenèvre peut permettre aux Hautes-Alpes d'accéder au réseau TGV et le désenclavement ferroviaire des Hautes Alpes vers Lyon et Paris se fera naturellement par l'axe Turin-Lyon, apportant ainsi un trafic utile à cet axe sévèrement concurrencé par les tunnels suisses. **La Direction Régionale de l'Équipement (DRE) a d'ailleurs estimé en 2006 le trafic potentiel à 1 500 000 voyageurs par an, ce qui permettrait de solvabiliser le Lyon – Turin;**
- 2 projets difficilement comparables : la percée sous le Montgenèvre n'est pas conçu comme une autoroute ferroviaire, tandis que me Lyon-Turin est un ouvrage à grand gabarit. Le coût de la réalisation de ce maillon manquant est particulièrement faible en comparaison des projets analogues retenus par la Commission européenne et est estimé à 10 % du coût du Lyon – Turin ferroviaire.



Rappel Historique

- 1861 : le député Faure évoque l'idée de construction d'une voie ferrée entre Marseille et Turin passant par le Val de Durance et le Montgenèvre ;
- 1884 : la voie ferrée arrive à Briançon, dans le projet initial elle devait se prolonger jusqu'en Italie ;
- 1907 : des élus français et italiens, soutenus par les grands corps, déclaraient : « 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 la Suse » et parlaient déjà de « lacune [...] tellement préjudiciable aux intérêts du Briançonnais » ;
- 1947 : le traité de paix franco-italien prévoit la réalisation de cette liaison.

Malgré ces prises de conscience et de position précoces, il aura fallu un siècle pour que la question d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre redevienne d'actualité .

Rappel Historique (suite)

- 1983 : l'ADECOHD et la commune de Briançon obtiennent les anciennes études réalisées par la SNCF sur le projet ;
- 1988 : création de SETUMONT (Syndicat d'Etudes Mixtes pour le Tunnel du Montgenèvre) afin d'oeuvrer à la réalisation de la percée ferroviaire ;
- 1990 : début de la phase des études réalisées par différents organismes, cette année là ARTUMONT (Association pour la Réalisation du Tunnel sous le Montgenèvre) et la commune de Briançon lancent une étude comparative prévoyant trois hypothèses : autoroutière, routière et ferroviaire ;
- 1991 : le rapport Legrand préconise, afin de désengorger les Alpes du Sud, la réalisation d'un tunnel routier sous l'échelle ou en cas de contraintes environnementales trop importantes, la construction d'un tunnel routier sous le Montgenèvre ;
- 1992 : la Ministre de l'Environnement, Ségolène Royal, décrète classée la Vallée de la Clarée dans son intégralité, ce qui accrédite l'idée d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre ;

Rappel Historique (suite)

- 1999 : une conférence franco-italienne valide le projet de percée ferroviaire comme complément à la future liaison ferroviaire Lyon-Turin ;
- 1999 : l'incendie du tunnel du Mont-Blanc pose la question de la pertinence des percées routières en terme de sécurité ;
- 2000 : le Conseil Régional PACA adopte son contrat de plan Etat-Région 2000-2006 qui prévoit entre autres : « la modernisation de la ligne actuelle du Val de Durance » et « son électrification dans la perspective d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre » ;
- 2000 : SETUMONT, le Conseil Général des Hautes-Alpes et la province de Turin étudient conjointement la faisabilité d'un projet de tunnel sous le Montgenèvre. L'option ferroviaire avec un axe de ferroutage est privilégiée ;
- 2001 : le Ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot, s'exprime pour le gouvernement en faveur d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre ;

Rappel Historique (suite)

- 2001 : lors du sommet franco-italien de Périgueux, les gouvernements français et italiens demandent à la Commission des Alpes du Sud de travailler à des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du Sud, tout particulièrement en étudiant le projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre ;
- 2003 : la circulation des poids lourds de plus de 26 tonnes sur le col du Montgenèvre est désormais interdite ;
- 2003 : la CCI de Marseille-Provence et le Port autonome de Marseille approuvent le projet de percée du Montgenèvre et apportent leurs concours ;
- 2003 : le Conseil Général des Hautes-Alpes et la Province de Turin, après une étude conjointe, valident le projet de variante profonde pour le tunnel comme hypothèse la plus pertinente ;
- 2006 : le SIMA (Schéma Interrégional d'Aménagement et de Développement du Massif des Alpes) est adopté, il revient sur la nécessité de réaliser la percée du Montgenèvre. Le Comité de Massif exprime sa volonté de le voir inclus dans le corridor 5 Lisbonne-Kiev ;

Rappel Historique (suite)

- **2006 : le SRADT est adopté** par le Conseil Régional PACA. Il souligne l'importance du tunnel sous le Montgenèvre comme « une mesure majeure en terme d'infrastructures » qui permettrait le développement d'une autoroute ferroviaire à même de capter une large part des flux routier entre l'Espagne et l'Italie ;
- **2007 : le Conseil Régional PACA adopte son Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013** : 20 millions d'euros sont prévus pour la réalisation d'études de faisabilité technique et économique de la percée ferroviaire du Montgenèvre ainsi que la modernisation de la voie ferrée entre Aix et Briançon ;
- **2007 : le Grenelle de l'Environnement** offre au développement des infrastructures ferroviaires la priorité en termes de construction par rapport aux infrastructures routières.



Mes interventions au cours de mon premier mandat

- Question orale sans débat n° 306 du 05/05/03 à **M Léon Bertrand Secrétaire d'État au tourisme** relative à la réglementation de la circulation des poids lourds au col du Montgenèvre
- Intervention en séance lors du **débat sur les infrastructures de transport** le 21/05/03
- Question orale sans débat n° 479 du 01/12/03 à **M Léon Bertrand Secrétaire d'État au tourisme** relative au développement des infrastructures de transport dans les Hautes-Alpes
- Question orale sans débat n° 1081 du 01/03/05 à **M François Goulard Secrétaire d'État aux transports** relative à l'aménagement des infrastructures routières des Hautes-Alpes
- Question orale sans débat n° 1365 du 17/01/06 à **M Dominique Perben Ministre des Transports** relative au désenclavement ferroviaire, autoroutier et routier des Alpes du Sud
- Question orale sans débat n° 1825 du 16/01/07 à **M Dominique Perben Ministre des Transports** relative à la politique des transports dans les Alpes du Sud

Mes interventions au cours de mon second mandat

- Questions orales les 11 octobre 2007 et 29 janvier 2008 au sujet des applications concrètes du Grenelle de l'Environnement, demandant au gouvernement une régulation du trafic des poids lourds et un engagement à lancer le débat public sur le tunnel sous le Montgenèvre. Réponse du Secrétaire d'Etat aux Transports Dominique BUSSEAU confirmant l'inscription dans la cartographie issue du Grenelle de l'environnement.
- Question orale sans débat le 3 juin 2008 portant surtout sur les infrastructures ferroviaires, dans sa réponse, la Ministre Nathalie Kosciusko Moriset confirme l'engagement de l'Etat pour le financements d'études liées au tunnel sous le col de Montgenèvre pour 2007 2013.
- Dans le cadre de la 2ème lecture du projet de loi sur le Grenelle I, Joël GIRAUD dépose en juin 2009 un amendement relatif à la percée ferroviaire du tunnel sous le Montgenèvre.
- Même démarche du député des Hautes Alpes en février 2010 lors du passage à l'Assemblée Nationale du projet de loi Grenelle II.

Mes interventions

au cours de mon second mandat (suite...)

- **7 avril 2008** : courrier au ministre d'Etat du développement durable pour demander le classement de l'itinéraire de Montgenèvre dans la liste des axes soumis à la redevance « eurovignette » : « **si nous n'y prenons pas garde dès la mise en place de l'Euro vignette, le Briançonnais constituera une brèche que les transporteurs Européens utiliseront pour échapper à cette contribution** ».
- **14 août 2008** : réponse du Ministre d'Etat « **le principe de base est d'inclure la totalité du réseau routier national, dont en particulier la RN 94 dans la vallée de la Durance et jusqu'au col de Montgenèvre. Je ne souhaite pas que la taxation du réseau national conduise à surcharger les réseaux locaux peu adaptés au trafic lourd** »
- Entrevue le 16 septembre 2008 avec Claude GUEANT, secrétaire général de l'Elysée, « s'engage à ce qu'une part significative des crédits d'Etat prévus au contrat de projet (soit 5 millions) soit engagée dès 2009 pour finaliser l'étude en vue du débat public »

Mes interventions

au cours de mon second mandat (suite...)

- Entrevue avec Thierry Mariani, Michel Vauzelle et Jean-Yves Petit le 15/02/11 afin de faire le point sur l'engagement de l'Etat concernant plusieurs dossiers prioritaires pour l'aménagement du territoire régional dont le projet de tunnel sous le Montgenèvre.

Thierry Mariani s'est dit favorable à ce que la Région soit associée aux négociations avec les autorités italiennes et la Commission européenne.

- Audition de M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports, sur le schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) le 02/03/11 au cours de laquelle je lui ai demandé, que les 5 liaisons transfrontalières, dont la liaison ferroviaire entre Briançon et l'Italie, retenues dans la version définitive du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) figurent sur la cartographie du Schéma



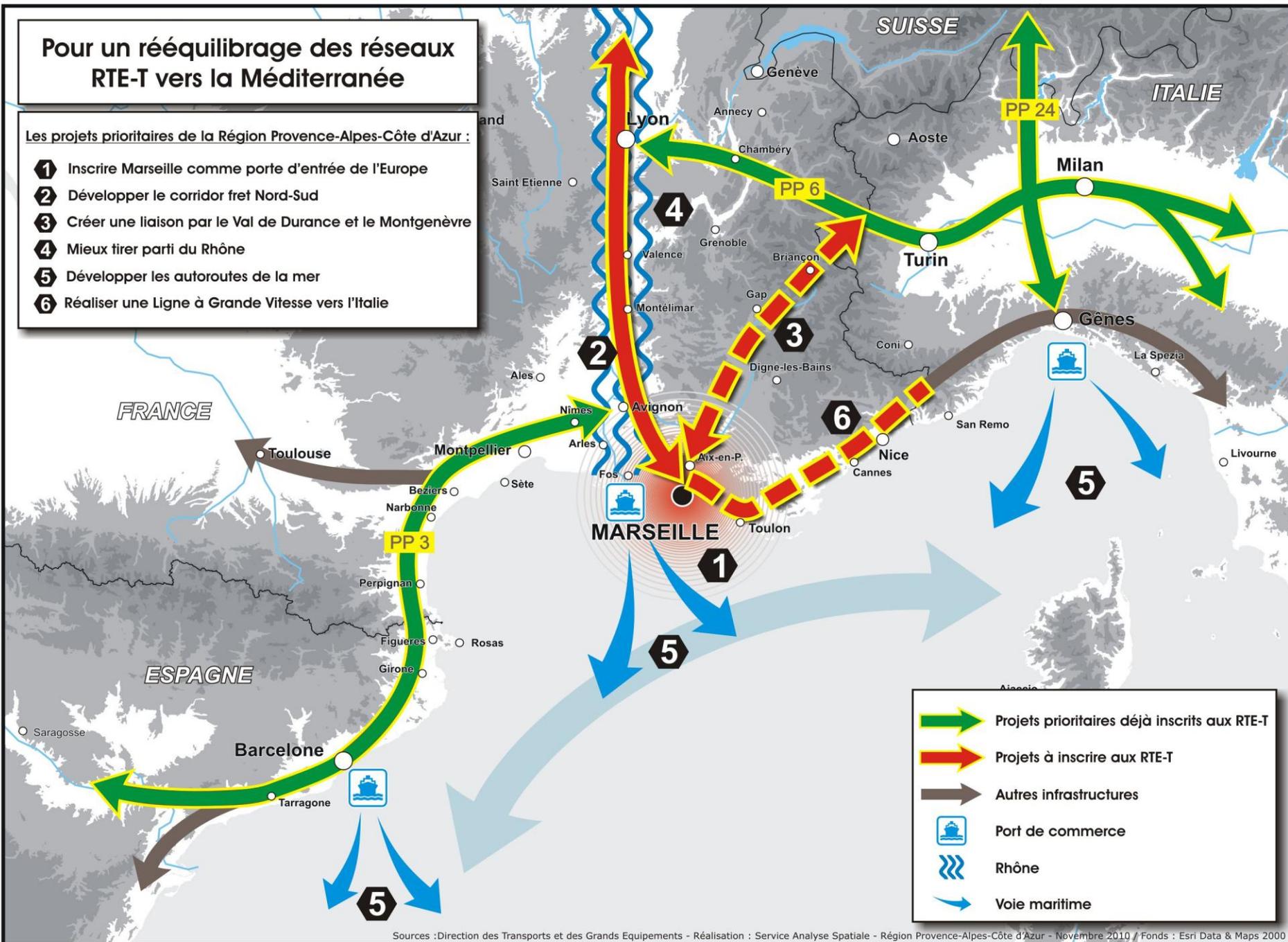
Actualité et avancées en 2011

- **Inscription au SNIT** : Il est à noter que la « liaison ferroviaire entre Briançon et le Val de Suse » figure dans la version consolidée du SNIT au titre des liaisons transfrontalières mais qu'elle n'est pas reprise dans la cartographie du SNIT.
- **Intégration dans le RTE-T** : identification du Corridor méditerranéen en tant que projet n°3 du RTE-T (Séville / Valence / Tarragone / Barcelone / Perpignan / Avignon / Lyon / Turin / Milan / Venise / Ljubjana / Budapest / frontière ukrainienne) qui fait réapparaître le concept de l'ex-corridor 5 Lisbonne – Kiev. La Région PACA confirme les études en cours pour réaliser cette liaison transeuropéenne. Le point des travaux a été présenté à la CIG franco-italienne des Alpes du Sud le 7/10/11 et demande que le corridor 3 soit complété entre le delta du Rhône et la plaine du Pô par le segment ferroviaire du val de Durance et le futur tunnel du Montgenèvre conformément aux recommandations du rapport Bradbourn.

Pour un rééquilibrage des réseaux RTE-T vers la Méditerranée

Les projets prioritaires de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- 1 Inscrire Marseille comme porte d'entrée de l'Europe
- 2 Développer le corridor fret Nord-Sud
- 3 Créer une liaison par le Val de Durance et le Montgenèvre
- 4 Mieux tirer parti du Rhône
- 5 Développer les autoroutes de la mer
- 6 Réaliser une Ligne à Grande Vitesse vers l'Italie



	Projets prioritaires déjà inscrits aux RTE-T
	Projets à inscrire aux RTE-T
	Autres infrastructures
	Port de commerce
	Rhône
	Voie maritime

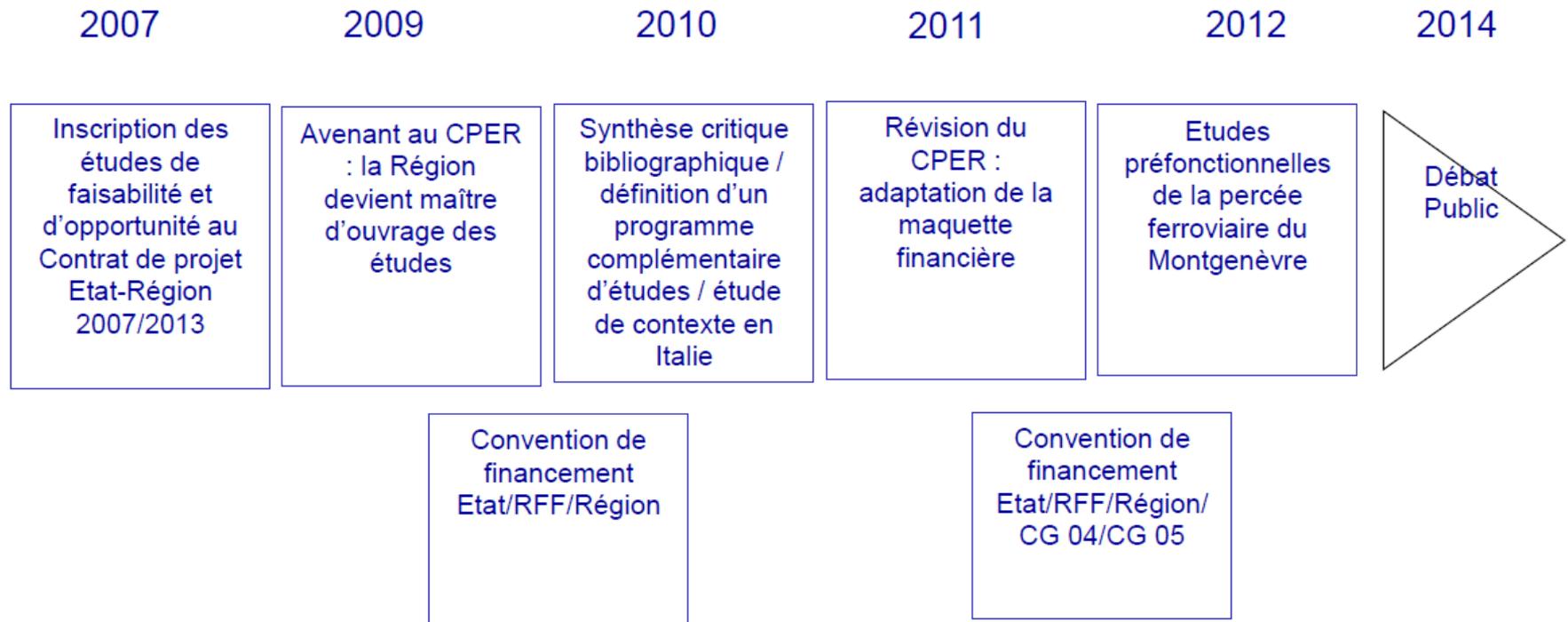
Les premières étapes

Région



Provence
Alpes
Côte d'Azur

RAPPEL DU CONTEXTE



Les premières étapes (suite...)

- **20 mars 2007 signature du contrat de projet 2007-2013 qui prévoit 114 millions d'euros pour moderniser la ligne Aix – Briançon et incluant l'étude du tunnel sous le Montgenèvre.**
- **et surtout, 20 millions d'euros sont affectés au tunnel ferroviaire pour achever les études et préparer pour 2009 le débat public.**
- **une nouvelle étude de la DRE démontre que 1.500.000 voyageurs sont susceptibles d'emprunter annuellement le tunnel ferroviaire.**
- **un concessionnaire s'est fait connaître prêt à investir 1 milliard d'€ soit les 2/3 du coût du tunnel et de l'électrification jusqu'à GAP**
- **Juin 2008 : déblocage du conflit en Italie (vallée de Suse) sur le tracé Lyon-Turin, pour la Présidente de la Région Piemonte « On peut redémarrer le dossier de Montgenèvre ».**

Les premières étapes (suite...)

- **2009** : Lancement des études de faisabilité économique et technique en vue du débat public :
 - **30 octobre 2009** : Par avenant au Contrat de Projet Etat-Région (CPER), l'Etat a transféré la maîtrise d'ouvrage de ces études à la Région Provence-Alpes Côte d'Azur. **Les crédits de paiement correspondants. le budget alloué pour ces études est de 20 millions d'Euros** (5 m€ de l'Etat, 10 m€ de la région PACA, 1 M€ de R.F.F. et 4 M€ de la part des autres collectivités) ;
 - **Décembre 2009** : Une convention tripartite (Etat, Réseau Ferré de France (RFF) et Région) signée à l'automne 2009 fixe une première tranche d'études de 475 000 euros abondés à hauteur de 300 000 euros par la Région.

Les premières étapes (suite...)

- **15 janvier 2010** : la Région PACA a organisé, à l'Hôtel de Région, une réunion de lancement des études et a instauré un conseil de développement regroupant tous les acteurs locaux afin de suivre l'avancée du projet.
- La Région a lancé un premier marché le 31 mars 2010 avec une date limite de remise des plis au 22 avril 2010. Les services sont entrain de procéder à l'analyse des offres.
- **Mai - Juin 2011** : Echanges positifs de courriers entre Michel Vauzelle, président de la région PACA, et Roberto Cota, président de la région Piémont. Le Montgenèvre y apparaît comme une complémentarité au Lyon-Turin. Ce courrier montre une gestion favorable du dossier par les autorités piémontaises.
- **12 Juillet 2011** : lancement d'un appel d'offres de la Région PACA en tant que maître d'ouvrage pour « les études pré-fonctionnelles de la percée ferroviaire du Montgenèvre » le 12/07/11

Réponse de Roberto Cota à Michel Vauzelle

 REGIONE
PIEMONTE

Il Presidente

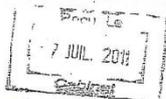
Torino, 23/06/2011

Prot. n° 001584/0000/145

Class. ne 001.000.020/0032



Al Presidente della
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur
Michel VAUZELLE
Hotel de Région
Place Jules-Guesde, 27
13481 MARSEILLE cedex 20



OGGETTO: studio in merito al tunnel ferroviario del Monginevro.

Signor Presidente,

con riferimento alla Sua nota del 20 maggio 2011, desidero comunicarLe che la Regione Piemonte, come già annunciato dall'Assessore Barbara Bonino nella riunione del 6 maggio u.s., ha intenzione di supportare la Regione PACA nella conduzione degli studi in merito all'opera ferroviaria di cui all'oggetto, condividendo le soluzioni tecniche ed i documenti di analisi.

La Regione Piemonte infatti ritiene utile approfondire tale ipotesi di collegamento ferroviario in relazione alle varie ripercussioni che esso può avere in termini di sviluppo delle relazioni tra le due Regioni, sia dal punto di vista economico, con particolare riferimento al turismo ed ai rapporti commerciali, sia dal punto di vista ambientale, con riferimento alla riduzione del traffico pesante in transito al valico stradale del Monginevro.

Occorre tuttavia tener conto che attualmente l'attenzione di questa Amministrazione e le risorse finanziarie disponibili sono interamente rivolte verso la realizzazione del collegamento ferroviario ad alta capacità Torino - Lione, che tra l'altro suscita forti opposizioni da parte di alcuni Enti locali.

La proposta di valutare la fattibilità di un tunnel ferroviario sotto il Monginevro potrebbe, in questo momento delicato, essere vista in maniera negativa dalle popolazioni residenti che sarebbero indotte a percepire l'opera come un ulteriore impatto anziché come una possibile opportunità di crescita economica ed una spinta alla riduzione dell'inquinamento nella valle, attraverso il trasferimento delle merci dalla gomma alla ferrovia.

Piazza Castello, 165
10122 Torino
Tel. 011-4321660
Fax 011-4323848

e-mail: presidente@regione.piemonte.it

 REGIONE
PIEMONTE

Nel confermare quindi la partecipazione della Regione Piemonte allo studio di fattibilità del progetto "tunnel ferroviario del Monginevro", ritengo tuttavia che tale partecipazione potrà essere, almeno in questa specifica fase e per le motivazioni sopra ricordate, limitata agli aspetti esclusivamente tecnici di collaborazione all'analisi ed allo sviluppo delle possibili soluzioni progettuali.

Per quanto concerne la collaborazione a livello tecnico, la Regione PACA potrà fare riferimento all'Assessore Bonino ed alle strutture dell'Assessorato ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica.

RingraziandoLa per la proposta di collaborazione e confidando nella reciproca cooperazione finalizzata alla risoluzione condivisa delle problematiche comuni che interessano le Nostre Regioni, colgo l'occasione per porgere i miei più cordiali saluti.


Roberto COTA

REG-AM/1/10

Piazza Castello, 165
10122 Torino
Tel. 011-4321660
Fax 011-4323848

e-mail: presidente@regione.piemonte.it

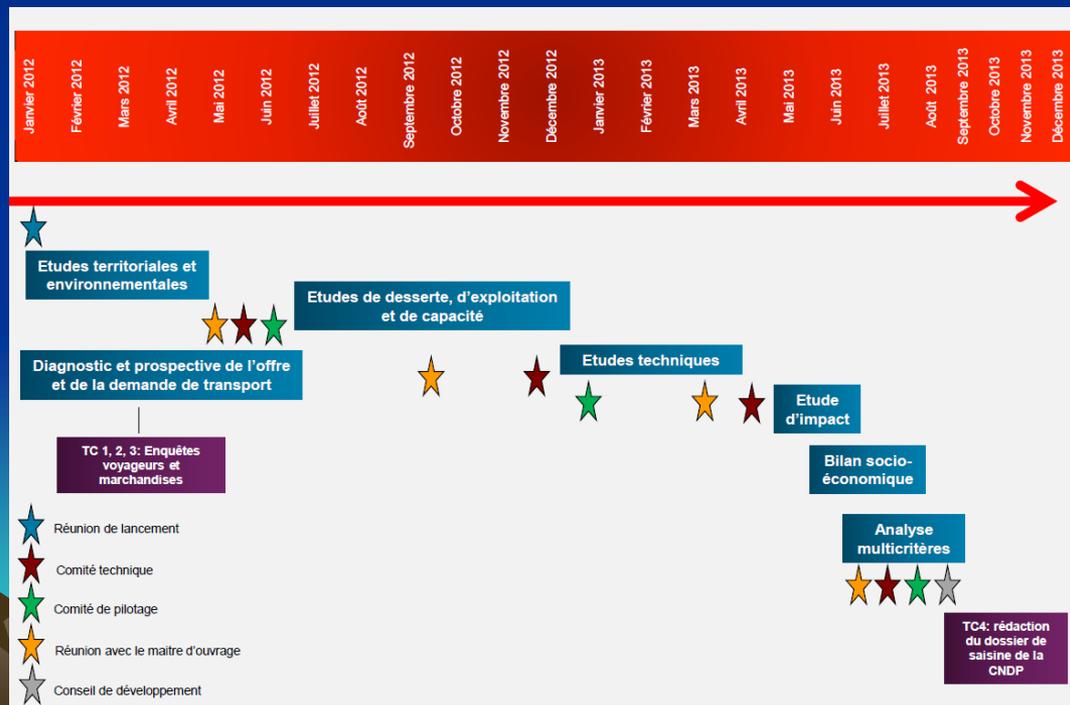
Les premières étapes (suite...)

- **19 octobre 2011** : la Commission européenne a présenté le nouveau réseau central de transport de l'UE (suite au livre blanc publié le 28 mars 2011) et le plan de 50 Milliards d' € pour favoriser sa réalisation. La Commission a procédé à une révision des orientations du RTE-T (Connecting Europe Facility) et a adopté un plan d'appui aux réseaux européens de 50 milliards d'euros. Ce plan financera des investissements pour améliorer les transports, l'énergie et les réseaux numériques en Europe.
- **5 Décembre 2011**: à Montgenèvre, journée de réflexion sur les traversés alpins – co-animée par J.Giraud et J.Y.Petit, Vice-Présidents de la Région PACA, a été l'occasion de faire le point sur les grands projets d'infrastructures dans les Alpes: Lyon-Turin, Brenner, Saint-Gothard, Montgenèvre...



Premiers éléments techniques

- Une voie unique peut permettre de faire passer des flux importants (exemple du Lötschberg).
- Un premier avant projet : 19 km de galerie.
- Une plate forme de chargement aux environs de Chorges.
- Un enjeu : sauvegarder la ligne par Veynes.
- Une estimation vérifiée du coût : 1 500 M€
- Un scénario réaliste :



Les conditions du succès

- Une lettre de mission exploratoire du Ministre des Transports à la CIG des Alpes du Sud.
- Des arbitrages politiques volontaires, notamment l'inscription du projet dans le corridor 5 des RTE
- Un débat public permettant de faire vivre la démocratie.
- Toutes les composantes du territoire doivent s'exprimer : citoyens, collectivités locales, représentations professionnelles, associations.

Des dynamiques locales existent

CRCI PACA

Les CCI de la Région

TDIE

Afitrac

Aboutir

Setumont

- C'est un calendrier réaliste, qui n'est pas à l'échelle géologique.
Mobilisons nous !

