



M.N.L.E. P.A.C.A.

Un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre :

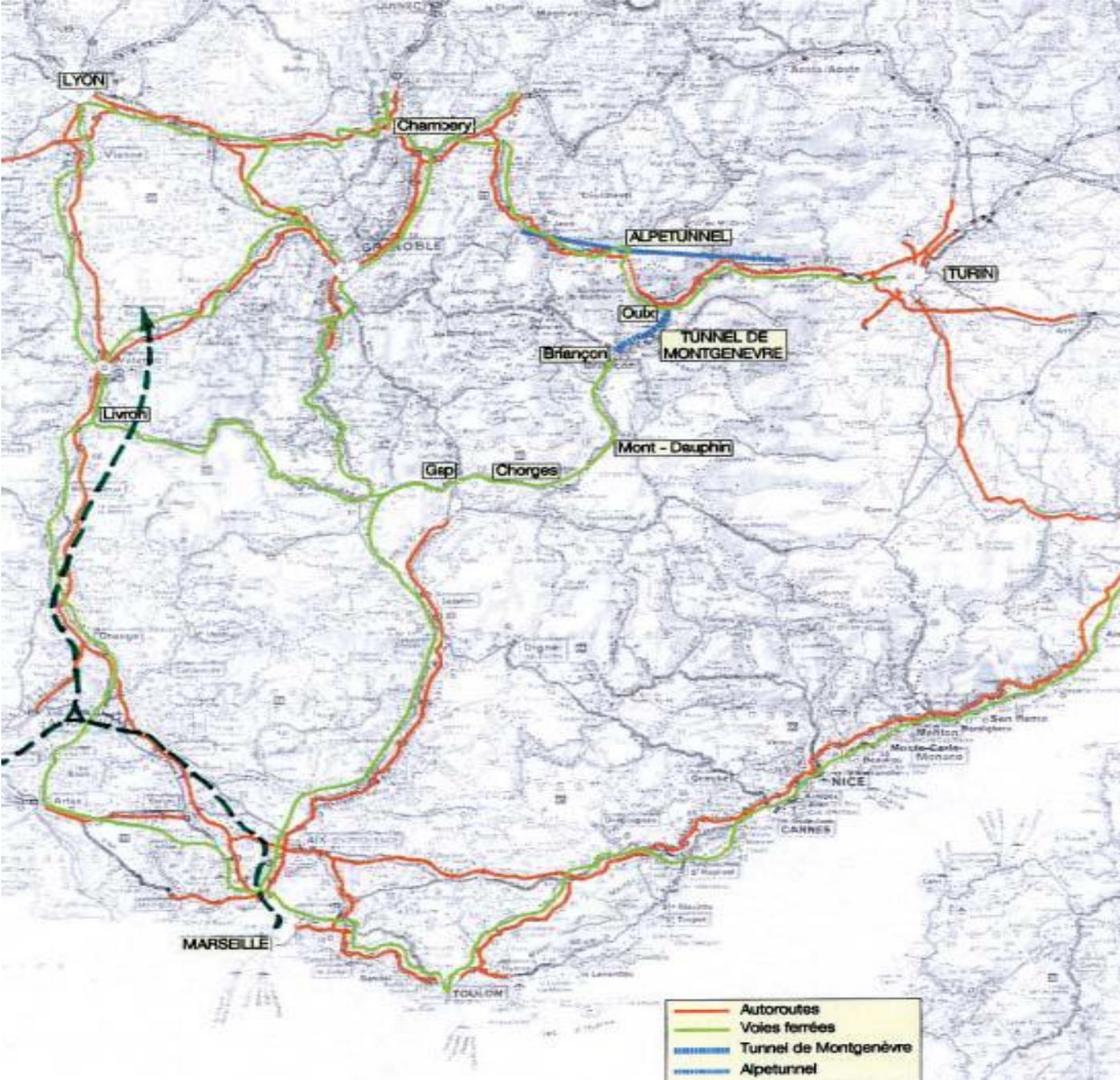
Une nécessité



**Documents préparatoires au Cahier d'Acteur du MNLE pour le Débat Public
concernant le projet de percement d'un tunnel sous le Montgenèvre**

Janvier 2014

Carte de situation





Le développement durable est l'enjeu premier d'un futur proche, le transfert modal du transport des voyageurs et des marchandises de la route vers le fer, est une solution pour y parvenir.

Dans ce contexte la liaison ferroviaire Marseille Turin sous le Montgenèvre, ne peut que figurer en bonne place parmi les projets des nouveaux schémas de transports nationaux et transfrontaliers.

Des enjeux environnementaux évidents : préserver l'attractivité territoriale et les richesses patrimoniales

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

En outre, le développement urbain a considérablement accentué les problèmes liés à la consommation énergétique, à l'alimentation en eau et à la gestion des déchets, des urgences à ranger à côté de l'émission croissante des polluants atmosphériques (PACA fait partie des régions qui en émettent le plus) en particulier autour des métropoles.

Sur l'ensemble de la région, de nombreux enjeux sont donc préoccupants à court et à moyen terme :

- La forte croissance démographique et la pression anthropique sur les milieux qui en résultera,
- La difficile maîtrise du phénomène de métropolisation, l'urbanisation extensive qui en découle sur les espaces naturels,
- Le développement des réseaux routiers de communication qui entraîne une forte périurbanisation et l'accentuation des concentrations des industries traditionnelles et logistiques et donc la pression sur les milieux,
- La pression touristique et de loisirs sur des espaces littoraux déjà fortement congestionnés

Les franchissements dans les Alpes du Sud :

Le dynamisme des économies de la péninsule ibérique et plus particulièrement la croissance soutenue des échanges entre l'Espagne et l'Italie voire l'Europe de l'Est a eu une incidence sur le trafic de marchandises ces quinze dernières années.

Cette importante croissance de trafic est semble-t-il la conséquence de plusieurs facteurs :

- tout d'abord, la forte croissance des échanges en provenance de la péninsule ibérique,
- l'augmentation des poids lourds en provenance d'Europe de l'Est qui privilégie clairement cet itinéraire au détriment des passages nord-alpins.
- enfin, cette croissance est aussi la conséquence d'une disposition réglementaire française qui, à compter du 11 août 2003, fermait le Col du Montgenèvre aux poids lourds de plus de 26 tonnes pour des raisons de sécurité mais aussi de préservation du patrimoine naturel et touristique de la Vallée. Cette fermeture a entraîné un report des flux sur le passage de Vintimille, des flux en provenance des régions PACA et Languedoc Roussillon mais aussi en provenance de la péninsule ibérique.

Ces transferts de flux en direction des Alpes du Sud ne se sont pas faits sans occasionner de nouveaux problèmes, en particulier de saturation au passage de Vintimille, qui a vu son trafic routier doubler en dix ans alors que son trafic ferroviaire lui diminuait.

Les évolutions des flux Est/Ouest en Europe se caractérisent donc par une forte croissance des échanges avec un passage quasi obligatoire dans la région PACA, qui malgré ses carences en termes d'infrastructures à même de canaliser ce surcroît de trafic, ne figure toujours pas aujourd'hui dans les axes prioritaires du réseau transeuropéen de transport.

Il apparaît dès lors urgent, pour pallier la saturation du passage de Vintimille dans une optique de développement durable, de proposer aux transporteurs des possibilités de transfert modal, alternatives au tout routier actuellement en vigueur dans les Alpes du Sud.

Le développement des infrastructures ferroviaires en PACA ayant en outre l'avantage de participer au désenclavement de la région en dehors de ses territoires situés sur le littoral, conformément aux objectifs énoncés dans l'article 2 des Orientations du RTE-T qui préconise une couverture de « *l'ensemble du territoire des Etats membres de la Communauté, de manière à faciliter l'accès en général, à raccorder les régions insulaires ou périphériques et les régions enclavées aux régions centrales* ».

La nécessité d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre :

La région PACA se trouve aujourd'hui à l'écart des principaux réseaux de transport transeuropéens tant au niveau ferroviaire que routier.

Aussi, il apparaît nécessaire et même fondamental de procéder à un bouleversement en termes de transport et d'aménagement du territoire afin de sortir la troisième région économique de France de son enclavement.

Toutefois, il nous faut prioritairement prendre en compte un nouvel impératif dans les futurs projets de transfert modal, eut égard à l'exceptionnel patrimoine naturel dont dispose la région PACA.

Il s'agit d'envisager de nouvelles possibilités de transport, 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 PACA et plus particulièrement le département des Hautes-Alpes tout en protégeant le patrimoine, conformément aux engagements du Grenelle de l'Environnement qui acte 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 ferroutage (appelé aussi autoroute ferroviaire) entre la France et l'Italie afin de faciliter le transit à travers la France.

Il y a aujourd'hui une adhésion théorique au développement des infrastructures ferroviaires en France et en Europe afin d'assurer de façon croissante le transport de voyageurs mais aussi de marchandises, en attestent les objectifs et priorités fixés par les Orientations du RTE-T mais aussi à l'échelle nationale, le Chapitre 3 intitulé Transports, du Projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Théorique car dans la pratique, on constate encore qu'actuellement, le trafic routier croît de façon beaucoup plus rapide que le trafic ferroviaire en France, ce dernier a même tendance à diminuer sur certains points du territoire à la différence de la Suisse par exemple qui mène une politique volontariste pour développer le fer.

Le constat en terme de transport de marchandises en France apparaît donc sous un angle double : celui du recul constant du recours au ferroviaire et celui de la dégradation de notre patrimoine naturel du fait de la croissance continue du routier face au ferroviaire.



M.N.L.E. P.A.C.A.

Il s'agit dès lors que pour les acteurs qui soutiennent ce projet, 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 avec comme gares d'entrée Briançon en France et Oulx en Italie dans une volonté clairement affichée d'infliger le moins de dommages environnementaux aux vallées traversées.

Ce projet, qui s'inscrit clairement dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement en ce sens qu'il offrirait des possibilités accrues de fret ferroviaire ou de ferroutage, n'a toujours pas été inscrit à l'agenda des grands travaux d'aménagement initié par l'Etat français. Il répond pourtant à bon nombre d'impératifs actuels, en particulier environnementaux, afin de fluidifier le transport de marchandises à travers les Alpes tout en s'inscrivant dans une logique de développement durable.

Ainsi, les Alpes du Sud, si elles connaissent une croissance de trafic de marchandises ces vingt dernières années, concentrent tout de même un certain nombre de difficultés dues aux carences en termes d'infrastructures sur leur réseau.

En effet, le tout routier semble être devenu la règle dans cette partie des Alpes, ce qui ne sera pas sans poser des problèmes d'ordre écologique à moyen et long terme.

D'autres problèmes apparaissent aussi, saturation du passage de Vintimille et enclavement persistant de certaines zones à l'instar du département des Hautes-Alpes.

Il y a d'ailleurs plus de dix ans, la DATAR qui effectuait un rapport sur l'accessibilité des départements français, constatait qu'un seul département en France, celui des Hautes-Alpes, demeurait totalement inaccessible du fait du manque d'infrastructures routière, ferroviaire ou aérienne.

Aujourd'hui ce constat peut encore se vérifier et l'enclavement de ce département, pourtant frontalier avec l'un de nos premiers partenaires européens, s'avère dommageable pour son développement.



Il faut tout de même apporter une nuance à ce constat, le département n'est pas entièrement dénué d'infrastructures ferroviaires, un réseau ferré existe avec en particulier une liaison Marseille-Briançon. Toutefois, cette ligne se termine en cul de sac à Briançon et n'offre aucune possibilité de liaison directe avec l'Italie si ce n'est par le biais de navette d'autocars pour les voyageurs. Pourtant, la ligne Lyon-Turin passe juste un peu plus au nord de Briançon, à Oulx distante d'environ 20 km. Il s'agit là d'une véritable incohérence que la réalisation d'une percée sous le Montgenèvre serait à même de combler.

Enfin, s'il faut désenclaver urgemment le département des Hautes-Alpes et par voie de conséquences la région PACA, à l'écart comme nous l'avons constaté des grands corridors transeuropéens de transport, ceci doit se faire dans un souci de maintien de l'équilibre naturel et de la biodiversité des zones traversées.

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. La Convention est issue de la considération qu'une exploitation croissante de la part de l'homme peut constituer une menace de plus en plus grande pour le territoire alpin et ses fonctions écologiques et que seule l'harmonisation des intérêts économiques avec les exigences écologiques peut éviter ces dégâts. »

Il s'agira dès lors, d'imposer aux décideurs publics, le respect de ces engagements lors de la décision de mise en œuvre de grands projets d'infrastructures dans les Alpes.

Aussi, au regard de facteurs définis ci-dessus, 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 et permettrait ainsi de désengorger Vintimille,
- un nouvel itinéraire fiable quelque soit la saison à la différence du transport routier empruntant des cols montagneux,
- un début de désenclavement pour le département et la région 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, grâce aussi à une complémentarité avec l'axe Lyon-Turin,
- un développement du fret ferroviaire avec un axe capable à terme de drainer une large 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 françaises tout en offrant, dans le cas d'une percée uniquement ferroviaire, des garanties de respect du patrimoine naturel. Il convient dès lors de s'interroger plus concrètement sur les modalités techniques et économiques de mise en œuvre d'un tel projet.

Le Projet

Différentes solutions ont été envisagées mais la réalisation d'une percée à vocation uniquement ferroviaire apparaît comme la solution ayant le moins d'incidences sur l'environnement et le cadre de vie des habitants de la vallée.

Les différents tracés possibles :

Il existe un certain nombre de possibilités en termes de tracé pour le futur ouvrage. Toutefois, il apparaît que toutes devront malgré tout répondre à un certain nombre de contraintes,

- la longueur du tunnel devra être aussi restreinte que possible en conséquence de l'importance du coût au km,
- la notion de coût impose aussi que le tunnel devra se raccorder aux lignes ferroviaires existantes et celles ci devront subir des travaux de modernisation,



- le trajet ainsi que les têtes de tunnel et les descenderies devront éviter les territoires urbanisés ou protégés pour la qualité de leurs ressources naturelles à l'instar de la Vallée de la Clarée.

Dans cette optique et concernant uniquement l'option ferroviaire, des études ont été réalisées permettant la mise au jour de tracés distincts avec des solutions hautes et des solutions profondes.

De très nombreuses études ont été menées sur l'ensemble des domaines afférents à la construction d'un tel projet d'aménagement : faisabilité technique et géologique, anticipation des flux de transport en fonction de différentes options, rentabilité économique de l'ouvrage, incidences écologiques sur les vallées traversées

Au regard des études d'impact économiques et environnementales réalisées il apparaît que la solution à privilégier est celle concernant la solution profonde entre Briançon et Oulx. Mais cela peut dépendre de la volonté des Collectivités territoriales d'avoir un point d'arrêt sur leur territoire.

Si cette dernière aura un coût d'investissement initial plus important, par rapport aux autres solutions préconisées, elle apparaît comme l'option ayant le moins d'impact environnemental sur les territoires traversés et essentiellement sur la vallée de la Clarée, zone protégée depuis 1992.

Nous ne reviendrons pas sur toutes les propositions faites depuis de très nombreuses années, mais simplement sur les dernières dans l'étude pas encore terminée qui a été présentée lors du 4eme Conseil de Développement de Digne courant novembre 2013. Les bureaux d'études en charge de ces études pré fonctionnelles destinées à la préparation du Débat Public ont présenté leur analyse du projet et les scénarios qui pourraient être retenus, à savoir :

Scénario A

Une solution minimaliste constituée par un tunnel ferroviaire probablement monotube sans électrification, destiné simplement aux TER entre la France et l'Italie. A noter qu'il n'est pas prévu de faire passer du fret.

Ce scénario ne répond pas aux objectifs de cette percée ferroviaire, le fret n'étant pas envisagé.

Scénario B

Une solution constituée par un tunnel ferroviaire avec électrification pouvant recevoir des voyageurs et du fret, il n'est pas précisé si le tunnel sera à double voie ou à voie unique. Dans ce scénario il est prévu 4 possibilités :

- **Scénario B1** : Tunnel avec électrification jusqu'à Briançon permettant une circulation des TER, des TGV en provenance de Paris par l'Italie et éventuellement des trains fret,
- **Scénario B2** : Tunnel avec électrification permettant une circulation des TER, des TGV jusqu'à Gap en provenance de Paris par l'Italie (Gap étant gare terminus pour les TGV) et éventuellement des trains fret.
- **Scénario B3** : Tunnel avec électrification permettant une circulation des TER, des TGV jusqu'à Gap en provenance de Paris par l'Italie (Gap étant gare terminus pour les TGV) et pour assurer des trains de fret, mise au gabarit des voies de la vallée de la Durance de Marseille à Briançon avec raccordement à Cheval Blanc pour accéder au port de Marseille et de Fos. Cela nécessitant la mise à double voie de certaines portions de la ligne.
- **Scénario B4** : Travaux identiques à ceux prévus au scénario B3 mais avec en plus la réalisation du shunt de Veynes.

Ces différents scénarios permettent la circulation de voyageurs TER et TGV. En ce qui concerne les TGV seuls les passages par l'Italie sont envisagés. Nous nous privons ainsi des possibilités d'avoir des relations TGV avec l'ensemble de la France voire de l'Espagne. Ce qui ne paraît logique avec un tel investissement.

Quant au fret, seuls les scénarios B3 et B4 pourront permettre une circulation autre que symbolique des trains de fret. A rappeler que l'un des objectifs de la percée ferroviaire du Montgenèvre était d'éviter le passage des camions de fret à Montgenèvre et dans une partie de la vallée de la Durance. A noter que le percement du tunnel doit permettre un développement futur, ce tunnel doit comporter 2 voies, au gabarit permettant le passage de tout type de trains avec électrification.

Scénario C :

Ligne uniquement voyageurs à crémaillère avec électrification par 3eme rail.

Cette proposition ne correspond pas non plus aux objectifs fixés.

De plus lors de cette présentation, il a été présenté des taux de rentabilité interne (TRI) tous inférieurs à la valeur de 4% taux à partir duquel un projet peut être retenu. Ces études ont été effectuées à partir d'hypothèses de circulation trop basses. Avec une telle présentation, il est fort possible que même la saisine de la CNDP ne puisse se faire. Il serait nécessaire nous semble-t-il que l'étude soit complétée en partant d'hypothèses de circulation plus optimistes et plus en adéquation avec l'évolution souhaitée par tous afin que le transport ferroviaire ait enfin la place qu'il mérite car c'est en effet le seul moyen de transports propre qui permettrait de sauvegarder notre environnement (absence de pollution) et notre vie de tous les jours (pertes de temps, congestion routière, accidents routiers....)

Conclusion :

Il est souvent avancé que ce projet concurrencerait la liaison Lyon-Turin alors qu'il apparaît plutôt aujourd'hui que ces deux réalisations, très importantes, ont des objectifs différents. Si des réflexions mettent encore en doute l'opportunité du Lyon-Turin, il n'en est pas de même pour le projet de percée ferroviaire du Montgenèvre qui fait consensus.

En effet, si la croissance des échanges depuis de nombreuses années se maintient ou même augmentera si des efforts sont consentis pour développer le fret ferroviaire, ces ouvrages auront chacun leur utilité et voire même risquent d'être vite saturés.

Nombre d'acteurs mettent aujourd'hui en avant les difficultés inhérentes à une croissance soutenue du fret le long de la vallée du Rhône. Les infrastructures ferroviaires actuelles le long de cet itinéraire jusqu'à Lyon risquent d'être rapidement engorgées si le développement du fret s'avère conséquent et si la globalité du trafic de marchandises sur cet axe devait emprunter ces voies ferrées. Il en est de même pour le passage par Vintimille.

Dans cette optique, la possibilité d'un trajet sous le Montgenèvre pour les marchandises en provenance du Sud de l'Europe accompagnerait la croissance du fret ferroviaire sur le territoire français.

D'autre part, dans une optique aujourd'hui clairement affichée de développement durable, il ne nous paraît pas possible d'opposer deux projets de lignes ferroviaires à même de réduire de façon drastique les flux routiers dans les Alpes du Nord et du Sud.