

POUR UN NOUVEL ITINERAIRE FERROVIAIRE TRANSALPIN PAR LE VAL DE DURANCE ET LE MONTGENEVRE

Problématique

La continuité du trafic fret est indispensable dans les Alpes du Sud : l'Italie est le premier partenaire économique de PACA et le transit entre l'Italie et l'Espagne est toujours en forte croissance.

La croissance constante des flux de marchandises d'échange et de transit à travers les Alpes en général et les Alpes du sud en particulier va provoquer dans les années à venir une saturation des points de passages actuels, aussi bien routiers que ferroviaires.

- Cette saturation est déjà constatée aujourd'hui sur l'itinéraire côtier autoroutier (coexistence avec les flux de véhicules particuliers) et ferroviaire (voie unique en Italie).
- Malgré la difficulté de faire des prévisions à long terme, on peut penser que l'axe du Fréjus connaîtra des phénomènes de saturation dans 8 ou 10 ans (route et voie ferrée).
- Le passage routier du Montgenèvre est difficile pour les poids-lourds et sera de plus en plus contraint par des mesures administratives.

Quelles sont les alternatives possibles ?

- Le cabotage maritime, en progression, ne résoudra pas tous les problèmes, notamment sur les trajets < à 600 km.
- Le passage côtier par Vintimille est en 2003 en limite de saturation, aussi bien pour la route que pour le fer. La priorité est clairement donnée aux voyageurs et les problèmes environnementaux limitent la progression des trafics fret.
- La ligne ferroviaire Nice-Tende-Cunéo n'est guère aménageable pour des trafics fret importants.
- Les passages par les cols alpins (Montgenèvre, Larche) ne permettront pas de gros trafics, en raison de leur altitude et des problèmes environnementaux.

Cette situation de saturation annoncée doit conduire à envisager rapidement de nouvelles infrastructures de franchissement des Alpes du sud.

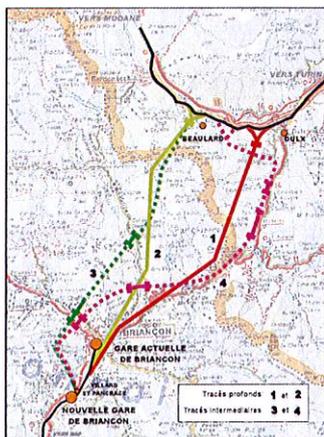
L'itinéraire

➔ Le tronçon entre Turin et Oulx emprunte l'actuelle ligne à forte capacité du Val de Susse.

➔ Variantes de tracé du tunnel

Au niveau du tunnel à percer sous le Montgenèvre, différentes options de tracés ont été proposées.

Si les longueurs, les tracés et les profondeurs varient, les fonctionnalités sont identiques.



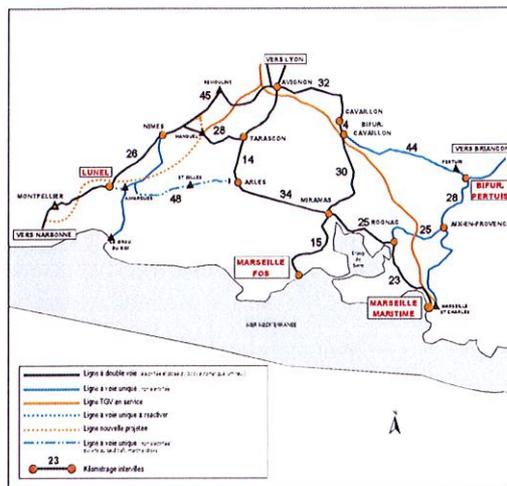
➔ Entre Briançon et la bifurcation de Pertuis, la voie actuelle devra être mise à niveau (électrification, zones d'évitement, signalisation, réalésage des tunnels).

➔ Itinéraires du Bas-Rhône

Dans la zone du Bas-Rhône, compte tenu de la présence d'un réseau ferroviaire dense et de forte capacité, on dénombre 6 itinéraires depuis Lunel, 2 depuis Fos et 2 depuis Marseille.

S'y ajoutent les variantes liées à la future ligne mixte de contournement de Nîmes-Montpellier.

S'il y a là peu d'aménagement à envisager, il faudra au minimum réaliser la mise à niveau du tronçon entre la bifurcation de Pertuis et la bifurcation de Cavaillon (où un raccordement serait utile pour la connexion vers Miramas).



CONDITIONS DE REALISATION

Coûts, délais et possibilités de phasage

Les premières évaluations financières du projet font état, pour la solution haute (tunnel profond et ferroutage), d'un coût global HT de 2,154 milliards d'euros, dont environ 65% pour le tunnel et 35% pour les aménagements de l'axe.

Il existe des variantes moins onéreuses, mais avec des tracés de tunnel différents et moins de possibilités de trafics.

Il semblerait possible de boucler l'ensemble du projet en 10 ans, peut-être moins si tous les délais sont optimisés.

Cette échéance est cohérente avec les horizons de saturation annoncés pour les franchissements actuels.

Le projet peut également être phasé :

1. Réalisation du tunnel seul, ce qui permet le trafic voyageurs à destination de Briançon (1536 M€ pour la solution la plus onéreuse).
2. Aménagement jusqu'à Gap, ce qui autorise le ferroutage entre Chorges et Oulx et conforte le trafic voyageurs dans tout le département des Hautes-Alpes (324 M€).
3. Aménagement de Gap-Cavaillon, pour l'ensemble des potentialités de trafics (294 M€).
4. Aménagement de Lunel-Arles, pour offrir plus de souplesse avec un itinéraire sud dans le Bas-Rhône (non évalué à ce jour).

Financement

Compte tenu des investissements envisagés des solutions innovantes devront être recherchées, en associant les secteurs public et privé, et en prenant en compte l'ensemble de la problématique de la traversée routière et ferroviaire des Alpes françaises.

Etat actuel des projets

Les différents documents d'aménagement du territoire, qu'ils soient européens, nationaux ou régionaux, ne prennent pas du tout, ou très peu, en compte cette problématique de franchissement des Alpes du sud :

- Le Livre blanc de l'Union européenne affiche un certain nombre de principes sur le rééquilibrage des modes, sur la nécessité de développer les parts modales du fer et du maritime, en créant notamment un réseau européen de fret ferroviaire.
- Les Schémas de services collectifs de transport sont dans la même ligne stratégique que le Livre blanc, et n'abordent pas le problème spécifique des Alpes du sud.
- La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône ne fait que mentionner la possibilité d'un nouveau passage ferroviaire par le Montgenèvre.

Le seul projet d'infrastructure qui concerne les Alpes françaises est le "Lyon-Turin" : ligne nouvelle à grande capacité, elle permettra globalement une importante croissance de trafics, voyageurs et marchandises (trains classiques, transport combiné et ferroutage).

- Pour ce qui concerne PACA, le Languedoc-Roussillon et la péninsule ibérique, le positionnement nord-ouest <-> sud-est du Lyon-Turin implique un allongement des itinéraires d'environ 150 km pour rejoindre l'Italie en passant par Ambérieu.
- Son délai de réalisation est de l'ordre de 16 ans (mise en service vers 2020) : cette échéance ne résout pas les problèmes de saturation des années 2010.

— Des décisions de principe ont été prises lors du sommet franco-italien de Périgueux (le 27 novembre 2001) et par la Commission InterGouvernementale pour les Alpes du Sud (le 25 mars 2002) pour étudier l'intérêt de ce nouvel itinéraire ferroviaire passant par le Montgenèvre.

— Il y a donc nécessité d'envisager une nouvelle liaison ferroviaire transalpine : compte tenu de la configuration du relief et des réseaux ferroviaires actuels, le passage par le Val de Durance et un tunnel à percer sous le Montgenèvre semble s'imposer.

UTILISATEURS POTENTIELS

Six groupes de natures différentes peuvent être recensés :
aucun d'eux ne justifie à lui seul le projet,
mais le rassemblement des six en assure la pertinence.



Marseille et le Bas-Rhône

La région marseillaise a aujourd'hui peu de relations économiques avec l'Italie du nord et l'Europe centrale, en raison notamment de la difficulté à franchir les Alpes.

Une liaison ferroviaire performante avec Turin ouvrirait des possibilités de développement à l'ensemble de l'économie du secteur, et notamment :

- ! le port de Marseille-Fos, qui étendrait son hinterland,
- ! le pôle pétrochimique de l'étang de Berre,
- ! les zones logistiques et les chantiers combinés de la basse vallée du Rhône.

Ferroutage

Le franchissement des montagnes par les poids lourds se fera de plus en plus grâce aux techniques de ferroutage (autoroute ferroviaire ou route roulante).

L'itinéraire offre trois possibilités pour rejoindre Oulx en Italie : Mont-Dauphin, Chorges et Miramas.

Transit international

Les relations entre la péninsule ibérique et l'Italie du nord ont crû rapidement depuis 15 ans.

Il est essentiel pour les opérateurs que l'écoulement de ces flux de marchandises soit garanti pour l'avenir.

Piémont

Le Piémont, et au delà l'Italie du nord, voit cette fenêtre de transit dans les Alpes du sud comme un vecteur essentiel de ses échanges avec le sud de la France et la péninsule ibérique.

Elle y voit aussi un complément indispensable au futur Lyon-Turin, les deux axes n'étant pas concurrents.

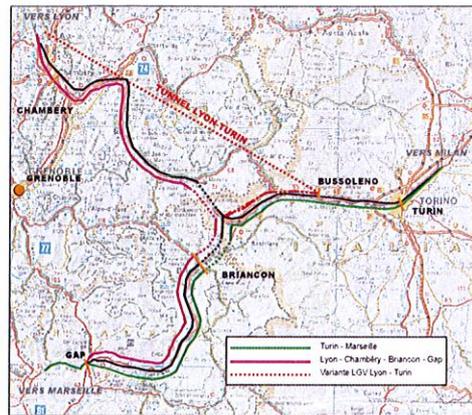
Grand-sud de la France

L'ensemble des régions allant de la côte atlantique à la région marseillaise pourraient développer leurs relations avec l'Italie du nord et l'Europe centrale, aussi bien en trains classiques qu'en transport combiné.

Voyageurs

La liaison permettrait une bonne desserte du département des Hautes-Alpes, aussi bien depuis la France (via le tunnel du Fréjus ou le Lyon-Turin) que depuis l'Italie, ce qui favoriserait le développement économique, notamment touristique, et réduirait un enclavement qui devient aujourd'hui problématique.

Elle permettrait en outre des relations améliorées entre Marseille et Turin.



CARACTERISTIQUES ET ITINERAIRES

Caractéristiques

La ligne devra être électrifiée de bout en bout, pour des raisons techniques, environnementales et économiques (300 km environ, selon les itinéraires).

La voie unique pourra être conservée, sous réserves que la signalisation soit performante et que des zones d'évitement jalonnent le parcours tous les 15 km environ. Un doublement de la voie pourra être envisagé ultérieurement si nécessaire.

L'armement de la voie devra permettre des charges à l'essieu de 22,5 tonnes (ce qui est globalement le cas aujourd'hui).

Le gabarit des tunnels (7 km au total, hors tunnel du Montgenèvre) devra permettre le passage des convois les plus importants (gabarits B+ pour les grands conteneurs maritimes et C+ pour le ferroutage).

Un soin tout particulier devra être apporté aux aspects environnementaux (pollution visuelle et sonore).

Itinéraires comparés

L'axe du Val de Durance est l'itinéraire ferroviaire le plus court pour relier Oulx (Italie) au Languedoc-Roussillon, Fos ou Marseille.

Par rapport à la solution via Lyon et Ambérieu (pour l'actuel Fréjus et le futur Lyon-Turin), le gain est de 156 km pour Montpellier et 281 km pour Marseille.

