

Le tunnel ferroviaire sous le montgenèvre :

maillon manquant du réseau transeuropéen dans les Alpes du Sud

La stratégie : ce qui doit être fait

L'Europe a besoin d'un "réseau de base" composé de corridors destinés au transport offrant à la fois une efficacité élevée et des niveaux d'émission bas. Ce réseau de base doit assurer l'existence de liens multimodaux efficaces entre les capitales européennes et les autres grandes villes, ports, aéroports et passages de frontière principaux, ainsi que les autres grands centres économiques. **La priorité doit être donnée à la mise en place des maillons manquants – pour l'essentiel, des sections transfrontalières et des goulots d'étranglement/contournements.**

Livre blanc sur la politique européenne des transports – Mars 2011 – Extraits



Maurice BRUN
Président du Setumont

Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel du Montgenèvre

Adresse postale :
CCI des Hautes-Alpes
16, rue Carnot - BP 6 - 05001 GAP CEDEX
e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr



Evolution des flux européens transalpins : glissement continu des flux nord-sud vers l'Est et des flux ouest-est vers le Sud

L'essentiel à savoir : origines/destinations différentes des flux sud et nord

Les origines/destinations des flux dans les Alpes du Sud sont très différentes de celles des Alpes du Nord. Alors que les flux dans les Alpes françaises du nord correspondent à des trafics d'échanges et de proximité entre régions voisines, les flux dans les Alpes du sud sont majoritairement constitués par un transit international longue distance pour lequel la technique ferroviaire trouve toute sa pertinence.

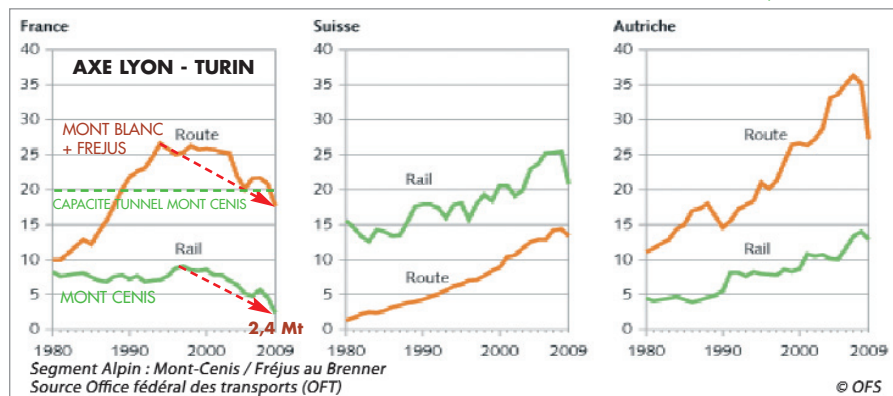
La chute des trafics nord-alpins français et la croissance des trafics sud-alpins se produisent simultanément sans possibilité économiquement durable de transfert d'un corridor vers l'autre. En conséquence, l'importante marge de capacité des sillons nord-alpins français ne peut pas être utilisée pour un report des trafics saturant les passages sud-alpins. Pour les voyageurs du val de Durance comme pour les flux massifiés issus ou

transitant par les Alpes du Sud, le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre se confirme comme étant le seul accès direct au réseau européen de la plaine du Pô, plaque tournante du RTE-T. Cet équipement répond aux directives européennes en faveur du report modal et sécurise la fiabilité des flux économiques, notamment en période hivernale.

Evolution des flux dans les Alpes du Nord (tous flux confondus)

(Données extraites des rapports Alpifret et Alpinfo)

Trafic de marchandises à travers les Alpes en millions de tonnes nettes



Constat :

La réserve de capacité de l'actuel tunnel du Mont Cenis dépasse 7 fois le trafic 2009. Cette capacité a été confortée par les récents travaux destinés à porter le gabarit au niveau B+.

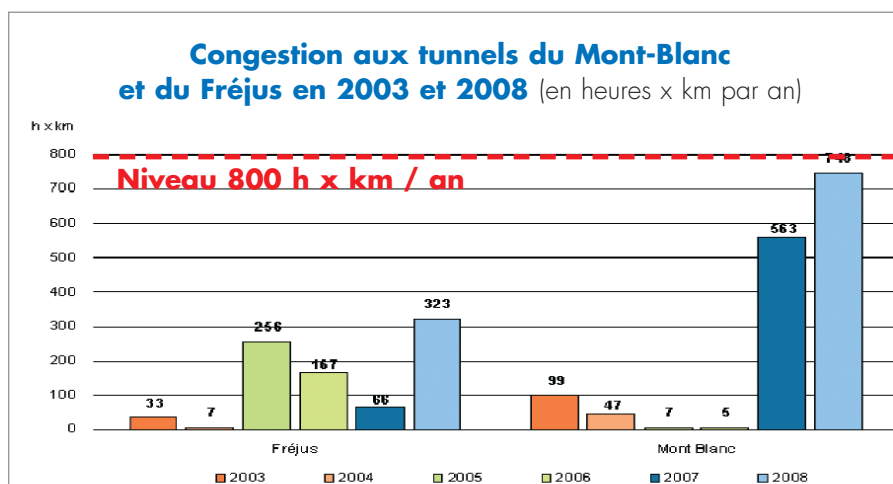
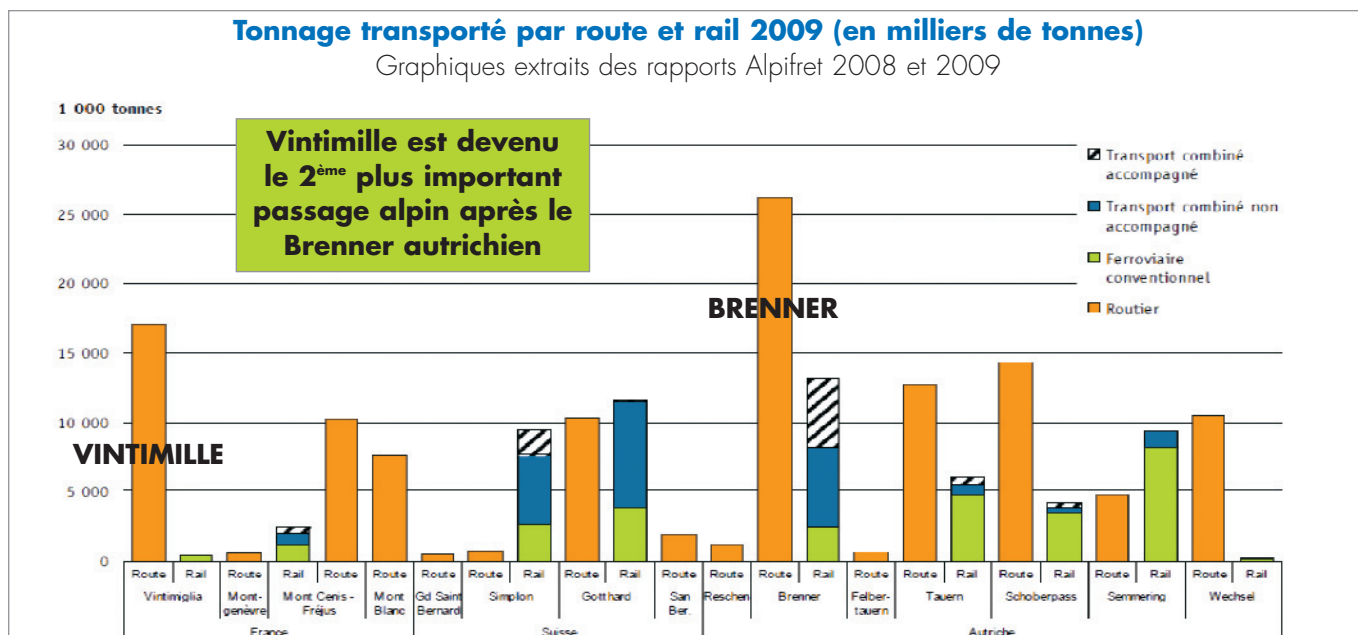
Evolution des flux de transit européen (hors échanges locaux)

(sources : rapports Alpifret, Alpinfo)

Trafic marchandises franchissant les Alpes
et transitant à travers la France, la Suisse ou l'Autriche

Trafic marchandises à travers les Alpes transitant F, CH ou A par route et par rail		2000				2004				2008				2009			
		Route		Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)
		PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)		
	France																
	Ventimiglia	545	8.3	8.3	0.0	794	12.0	12.0	0.0	821	12.4	12.4	0.0	752	11.4	11.4	0.0
	Montgenèvre	36	0.4	0.4		4	0.0	0.0		7	0.1	0.1		6	0.0	0.0	
	Mont-Cenis			2.6	2.6			0.9	0.9			0.1	0.1			0.0	0.0
	Fréjus	453	8.2	8.2		227	3.5	3.5		165	2.6	2.6		138	2.2	2.2	
	Mont-Blanc			0.0		112	1.7	1.7		187	2.8	2.8		164	2.4	2.4	

Conséquences des choix actuels pour les passages transfrontaliers des Alpes du Sud : interdictions à Montgenèvre, saturations à Vintimille

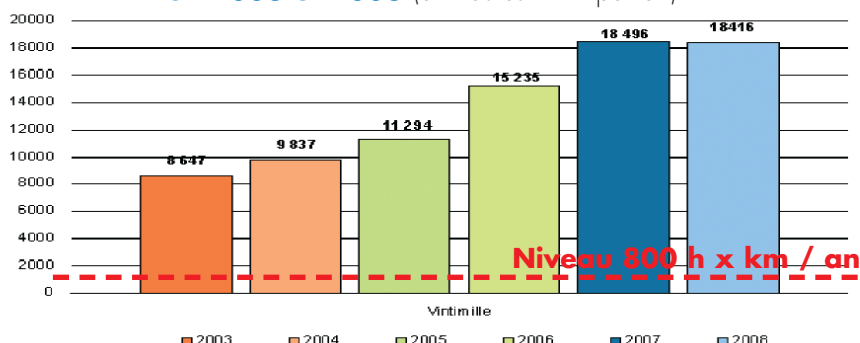


Commentaire extrait du rapport Alpifret 2008

"En France, la congestion reste très faible au niveau des tunnels du Mont Blanc et du Fréjus. Globalement elle est constatée les jours de départ en vacances et n'est donc ni subie, ni provoquée par les poids lourds.

A l'inverse, des niveaux de congestion très élevés sont observés à Vintimille sur le corridor Nice-Vintimille de l'A8."

Congestion à Vintimille (axe Nice-Vintimille sur A8) en 2003 et 2008 (en heures x km par an)



... d'où la nécessité de réaliser un axe massifié alternatif à la route dans les Alpes du Sud

Nota
Attention à la différence d'échelle entre les deux graphiques. Le niveau de saturation à Vintimille impose une échelle particulière.

Expertises officielles : consensus sur la réalité des flux transalpins

L'essentiel à savoir : complémentarité entre les passages transalpins Sud et Nord

Les expertises officielles citées ci-après confirment et expliquent les données recueillies par Alpifret/Alpinfo.

Compte tenu de leurs origines/destinations distinctes, les flux sud-alpins ne peuvent pas être transférés vers les passages nord-alpins français en utilisant les sillons rendus disponibles par la sévère concurrence des passages suisses du Simplon-Lötschberg et du Saint Gothard.

Par contre, dès son ouverture, le tunnel du Montgenèvre apportera une aide significative à l'axe Lyon-Turin puisque cet axe ferroviaire constitue l'accès nord naturel du projet Montgenèvre.

Le coût du projet Montgenèvre est estimé à 10% du coût du doublement de l'axe ferroviaire Lyon-Turin.

Rapport d'audit de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées de février 2003 sur les grands projets d'infrastructures de transport

Les projets ferroviaires – Annexe F1 - Éléments quantitatifs d'appréciation

Extraits concernant la nature distincte des flux dans les Alpes du Nord et les Alpes du Sud

"B. Les trafics marchandises (...)

1- Les trafics actuels (axes nord-alpins): (...)

La principale difficulté consiste à déterminer la zone à retenir pour évaluer l'évolution des trafics alpins dans la mesure où tous ne concernent pas des origines-destinations similaires et ne sont donc pas en concurrence directe. Si la délimitation de la zone concernée au Nord fait peu débat, la

question de la prise en compte des trafics transitant par le littoral méditerranéen à Vintimille et (...) au Montgenèvre peut se poser. (...) Au terme de ses investigations, la mission estime cependant que ces trafics sont peu concurrents de ceux de l'ensemble Maurienne et Mont Blanc et ne doivent donc pas être retenus dans le périmètre considéré. Ainsi les trafics passant au sud du Fréjus, au Montgenèvre et à Vintimille, sont d'origines et destinations différentes."

Le transport de marchandises à travers les Alpes, principales mutations au cours des dix dernières années

Analyse Ministère Transports – SESP n°163 – Décembre 2006

Extraits concernant la nature distincte des flux nord-alpins/sud-alpins et la conséquence sur le lien de cohérence mutuelle Montgenèvre-Vintimille

"Baisse d'attractivité des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (...) La baisse de trafic pour les passages français liée aux changements d'itinéraire depuis 10 ans est de l'ordre de 10 Mt pour l'année 2004, soit globalement 675 000 poids lourds.

Ces reports touchent les seuls passages nord-alpins franco-italiens car Vintimille n'est pas un itinéraire en concurrence directe avec les passages suisses et autrichiens. (...) les trafics entre l'Allemagne et l'Italie ayant quasiment disparu des passages français dès 1999.

Croissance du trafic routier à Vintimille. Le nombre de poids lourds qui franchissent la frontière franco-italienne à Vintimille a presque doublé en dix ans (...) Le transit y est devenu majoritaire, porté par le dynamisme économique de l'Espagne (...) L'augmentation du trafic à Vintimille

ces dernières années n'est pas uniquement liée à une croissance structurelle. En effet, à compter du 11 août 2003, la fermeture du col du Montgenèvre aux poids lourds de plus de 26 tonnes a entraîné un surcroît de trafic à Vintimille. C'est le cas des trafics en provenance des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon mais également pour la péninsule ibérique. (...)"

Comment appliquer le Grenelle de l'Environnement aux franchissements ferroviaires transalpins ?

Débat TDIE-Transalpine-Infrastructures et Mobilités - 2 décembre 2009

Extraits du compte-rendu publié sur le site www.transalpine.com

Claude GRESSIER, Délégué interministériel pour le Lyon-Turin - Le trajet entre l'Allemagne ou le Benelux pour aller à Milan et même à Turin étant beaucoup plus court par l'Autriche ou la Suisse, une grande partie du trafic de transit qui passait par les tunnels transalpins français s'est reportée sur ces deux pays. Par ailleurs, le trafic continue à augmenter sur Vintimille (...) notamment poussé par le transit franco-espagnol. (...)

Claude GRESSIER précise que (...) les financeurs finaux évoqués - même si, dans un contrat de partenariat, le partenaire privé financera et il faudra rembourser - sont très clairement les deux États et la Commission européenne. Les péages du tunnel de base ne devraient pas couvrir plus de 10 % du coût de l'ouvrage.

La liaison ferroviaire val de Durance – Piémont

La liaison ferroviaire val de Durance – Piémont par le tunnel du Montgenèvre répond à des services différenciés et complémentaires : désenclavement des Alpes du sud pour les voyageurs et le

fret, ferroutage, transit international, accroissement de l'hinterland des ports méditerranéens, etc.

La carte élaborée par la FNAUT-PACA
(Fédération Nationale des Associations

des Usagers de Transports) permet de visualiser et comprendre les enjeux de ce projet stratégiquement urgent pour les Alpes du Sud.



Les décisions : 10 années d'études et d'avancées pour les Alpes du Sud

Le 23 mars 2000, le Conseil Régional PACA adopte le 4^e 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 du Montgenèvre".

Le 9 juillet 2001, à Limoges, le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) valide les Schémas de services collectifs France 2020 avec le tunnel du Montgenèvre.

Le 27 novembre 2001, au cours du sommet de Périgueux, les autorités gouvernementales, françaises et italiennes, demandent que la Commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud fasse "des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre".

Le 3 décembre 2003, la Province de Turin et le Conseil Général des Hautes Alpes signent un accord politique définissant les quatre objectifs prioritaires du projet Montgenèvre. Cet accord précise que "cette solution rend possible, sous forme d'aménagements progressifs :

- avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du Briançonnais et de Clavières-Cesanna, depuis Milan, Turin, Paris, Lyon, et la mise en place d'une liaison TER Marseille-Turin ;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée entre Briançon et Gap, le désenclavement TGV de l'ensemble des Hautes Alpes ;

- avec la création d'une plate-forme de ferroutage à l'intersection de la voie ferrée et de l'A51 dans le secteur de la Bâtie Neuve, le transit poids lourds par voie de ferroutage vers Orbassano et la Pianura Padana ;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la Méditerranée, le transport de convois de fret depuis Marseille et l'Espagne vers Turin et les Pays de l'Est."

Le 25 février 2004, la Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme au Parlement européen demande, dans le rapport Bradbourn, de compléter le projet 6 du RTE-T par "l'axe ferroviaire Marseille-Turin avec le tunnel du Montgenèvre comme tronçon transfrontalier (2015)".

Le 16 juin 2006, le Schéma Interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes (SIADMA) 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.

Le 16 décembre 2006, le Schéma Régional d'Aménagement 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. La création d'une telle ligne ouvre l'opportunité de transférer une partie des flux routiers entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Catalogne et le Piémont en Italie. La liaison via le Montgenèvre peut servir pour des

trains fret conventionnels en plus d'une utilisation pour l'Autoroute Ferroviaire..."

Le 20 mars 2007, le Conseil Régional PACA adopte le contrat de projet Etat-Région (CPER) 2007-2013. L'Etat et la Région inscrivent la réalisation d' "études de faisabilité économique et technique de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre". De plus ils engagent « la modernisation de la ligne ferroviaire des Alpes d'Aix à Briançon".

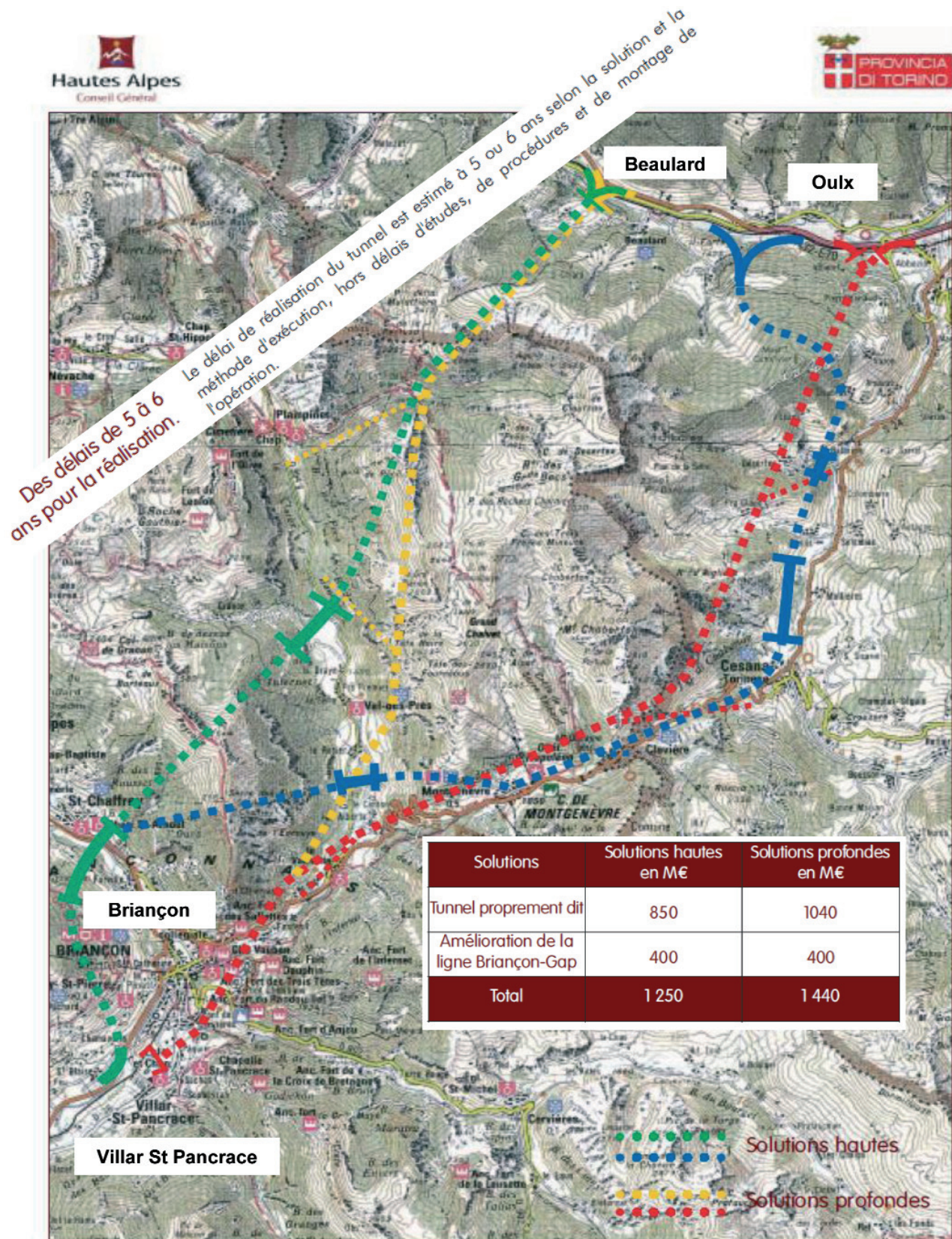
Le 11 mai 2007, le Journal Officiel publie le décret n°2007-779 approuvant la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône (DTA13) qui, dans ses orientations prescriptives, place la liaison val de Durance-Italie, par la percée ferroviaire sous le Montgenèvre, en priorité 1 de l'objectif 1.

Le 17 septembre 2009, le Conseil de développement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos adopte à l'unanimité les deux propositions de desserte ferroviaire suivantes:

- "Le Conseil de Développement demande aux responsables politiques, économiques, sociaux et aux ONG, tant au niveau national que local, d'agir pour obtenir l'inscription de la percée alpine du Montgenèvre au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)".
- "Le Conseil de Développement suggère qu'une étude préliminaire soit rapidement entreprise par la Région PACA sur la totalité de l'itinéraire entre Marseille et Turin via le Montgenèvre".

Le projet de tunnel sous le Montgenèvre

L'étude SETEC-TPI de novembre 2003, pilotée conjointement par le Conseil Général des Hautes Alpes et la Province de Turin, présente plusieurs solutions. La solution profonde entre Villar Saint Pancrace et Oulx (tracé rouge) est proposée comme préférentielle.



Intégration dans le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le 25 février 2004, la Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme au Parlement Européen, dans son rapport Bradbourn, demande d'inscrire le tunnel ferroviaire du Montgenèvre au RTE-T pour compléter le projet prioritaire européen n° 6 (plaine du Pô).

Les partenaires du SETUMONT

- Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Conseil Général des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Marseille-Provence
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale des Alpes de Haute-Provence
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hautes-Alpes
- Grand Port Maritime de Marseille
- Communes de l'Argentière-La-Bessée, Briançon, Gap, Marseille, Montgenèvre, Névache, Val des Prés

Les membres du Comité de personnes qualifiées

- Monsieur Alessandro BARBERIS, Président de la Chambre de Commerce, Industrie, Artisanat et Agriculture de Turin, Président d'Eurochambres
- Monsieur Luc CORSO, Vice-Président honoraire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence,
- Monsieur Franco CAPRA, Maire de la commune de Clavière (Italie).
- Monsieur Alain SEGUIN, Consultant
- Monsieur Jean-Pierre HUCHON, Conseiller en intelligence économique et membre de l'association NosterPaca

PARLEMENT EUROPÉEN

25 février 2004

RAPPORT

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme
Rapporteur: Philip Charles Bradbourn Amendement 19 (Extraits)

Extension du projet n° 6 sur l'axe ferroviaire Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest
frontière ukrainienne

axe ferroviaire Marseille-Turin avec le tunnel du Montgenèvre comme tronçon transfrontalier (2015)

Justification

Il est de l'intérêt européen que le projet permette de réaliser les raccordements manquants (...)

Les Alpes représentent un obstacle naturel majeur pour le développement de plusieurs régions, dont Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Une liaison ferroviaire Marseille - Turin (via le Val de Durance et la percée du tunnel du Montgenèvre) permettrait, pour un coût raisonnable, de créer un tronçon transfrontalier à même de compléter l'axe Lyon-Turin et d'assurer un réel désenclavement des régions frontalières et de la vallée du Rhône.

Enfin, la construction du tunnel du Montgenèvre permet de développer une nouvelle plateforme intermodale de transports à partir de Marseille.

