



Syndicat mixte d'Etudes pour le TUnnel ferroviaire sous le MONTgenèvre

DOCUMENTS DE REFERENCE



JUIN 2019

DOCUMENTS DE REFERENCE

SOMMAIRE

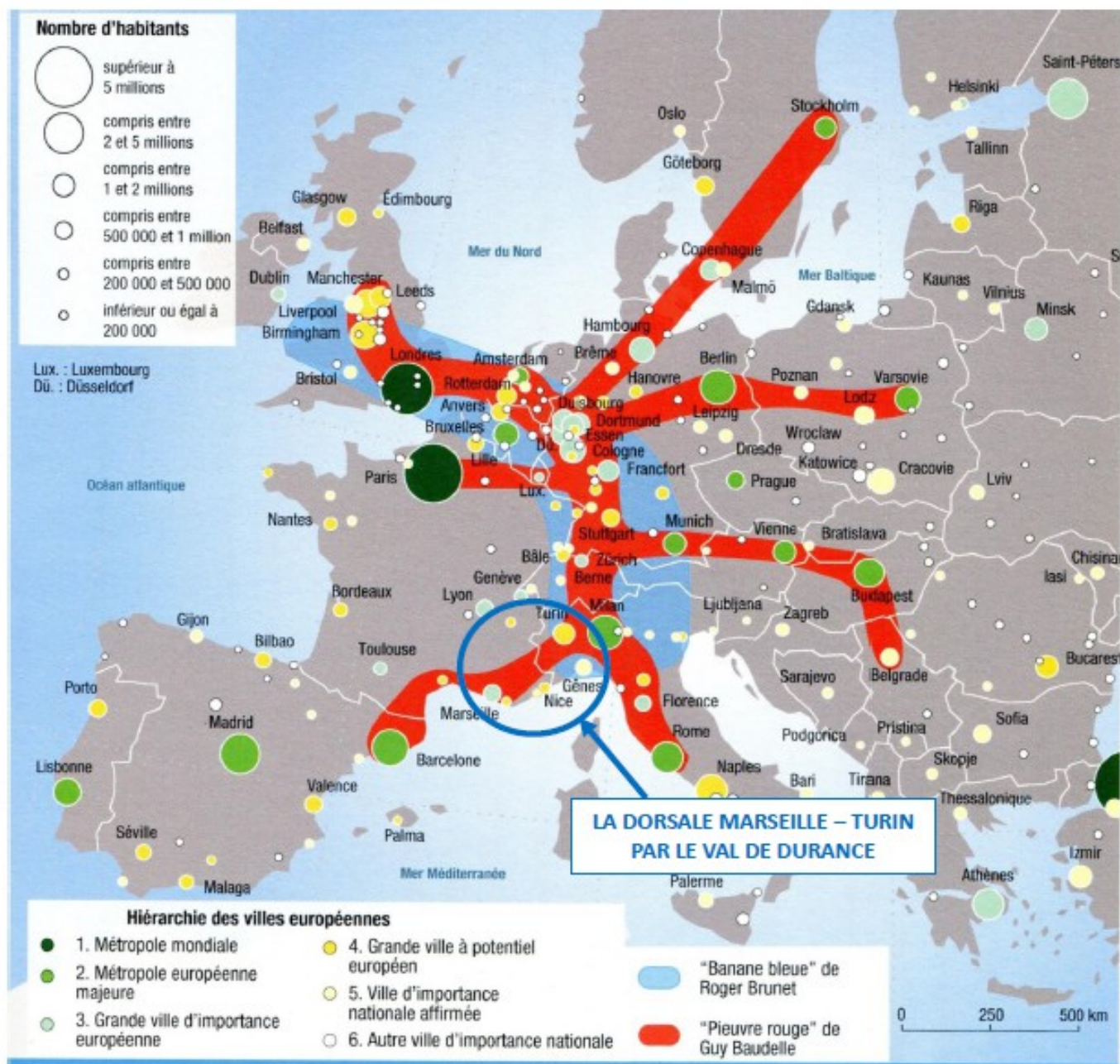
Juin 2019

- 1 - La nouvelle Europe post-rideau de fer – De Roger Brunet 1970 à Guy Baudelle 2000
- 2 - Choix stratégique pour le territoire régional Provence Alpes Côte d’Azur
- 3 - Les risques de marginalisation – AGAM 2010
- 4 - Flux transalpins – Etude 2013 Commissariat Général du Développement Durable (CGDD)
- 5 - Flux transalpins Alpes du Sud – Etude 2013 CGDD
- 6 - Congestion routière aux passages franco-italiens
- 7 - SRADDT PACA 2015 – Rééquilibrage des réseaux RTE-T
- 8 - Accords franco-italiens : traité de paix de 1947 et accord Province Turin/CG 05 de 2003
- 9 - Rapport Bradbourn Parlement européen de 2004 – DTA 13 de 2007
- 10 - Schéma interrégional du massif des Alpes – 2006
- 11 - Schéma interrégional du massif des Alpes - 2013
- 12 - Tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre – avis CESER PACA – 2003
- 13 - Amélioration des déplacements dans les Alpes du Sud - Systra - 2003
- 14 – Gare Marseille Saint-Charles - Concept stratégique Président CR PACA - 2007
- 15 – Impératif stratégique du projet Montgenèvre - Argumentaire Président CR PACA – 2007
- 16 - Accès sud du val de Durance – Connexions de Cavaillon-Cheval Blanc
- 17 - Hinterland du GPM Marseille-Fos
- 18 - Assemblée Nationale – 2010 - Intervention Mme Maryse JOISSAINS Députée-Maire d'Aix-en-Provence
- 19 - SNIT – Commission Mobilité 21 - 2013
- 20 - Désenclavement des Alpes du Sud – Analyse M. Eric CIOTTI, Président du CD A-M – 2015
- 21 - Tunnel ferroviaire du Montgenèvre – Analyse de M. Louis Nègre, Membre du COI – 2017
- 22 - Projet stratégique Hautes Alpes – Président CR PACA – 2015
- 23 - Assises régionales des transports – Desserte des territoires de montagne – 2017
- 24 - RTE-T Marseille-Turin – Analyse Conseil Développement Métropole Aix Marseille Provence – 2018
- 25 - Liste des textes fondamentaux
- 26 - Voie ferrée Val de Durance – Acheminement voyageurs et fret - Etude FNAUT
- 27 - Itinéraires ferroviaires entre Miramas et Turin – Etude FNAUT
- 28 - Scénarios maillon transfrontalier ferroviaire Setec-TPI 2003 - Carte
- 29 - Scénarios maillon transfrontalier ferroviaire Setec-TPI 2003 – Synthèse
- 30 - Scénarios Setec-TPI 2003 –Variante H1 avec desserte Serre-Chevalier
- 31 - Scénarios Setec-TPI 2003 –Variante H2 avec desserte Serre-Chevalier
- 32 - Desserte souterraine Montgenèvre – Concept funiculaires Val d'Isère et Tignes
- 33 - Schéma des scénarios avec pente maximale 18 ‰
- 34 - Etude Arcadis 2015 – Dossier de saisine – Objectifs du projet Montgenèvre
- 35 - Etude Arcadis 2015 – Dossier de saisine – Scénario C
- 36 – Achèvement des études pré-fonctionnelles – Lettre du Président du CR PACA au Préfet
- 37 – SRADDET PACA 2019 – Carte des objectifs de portes d'entrée du territoire régional
- 38 – Métropole Aix Marseille Provence 2019 -Objectif liaison ferroviaire Montgenèvre
- 39 - Transalpine Lyon-Turin – 2009 - Déclarations du Délégué interministériel français
- 40 - La Transalpine Lyon-Turin – Rapport d'activités 2012-2013 du Coordonnateur européen



LA NOUVELLE EUROPE POST - RIDEAU DE FER URSS : OUVERTURE DES PECO* + NOUVELLE STRATEGIE CORRIDORS SUISSES

DE LA "BANANE BLEUE" DE ROGER BRUNET ANNEES 1970
A LA "PIEVRE ROUGE" DE GUY BAUELLE ANNEES 2000

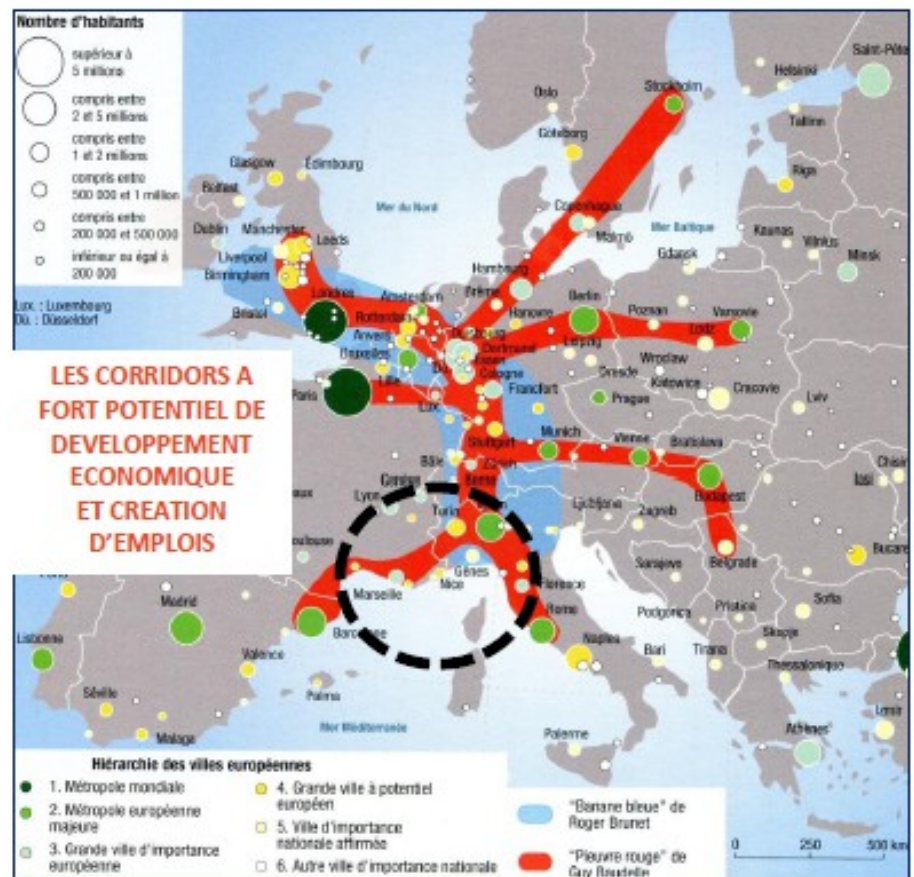


LES CORRIDORS A FORT POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET CREATION D'EMPLOIS

PECO* : PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

QUEL CHOIX STRATEGIQUE POUR LE TERRITOIRE REGIONAL ?

CHOIX 1 :
FAIRE DU
VAL DE DURANCE
UNE DORSALE DE
DEVELOPPEMENT,
HUMAIN ET
ECONOMIQUE,
EN S'AFFRANCHISSANT
ENFIN DU VERROU DU
MONTGENEVRE ?

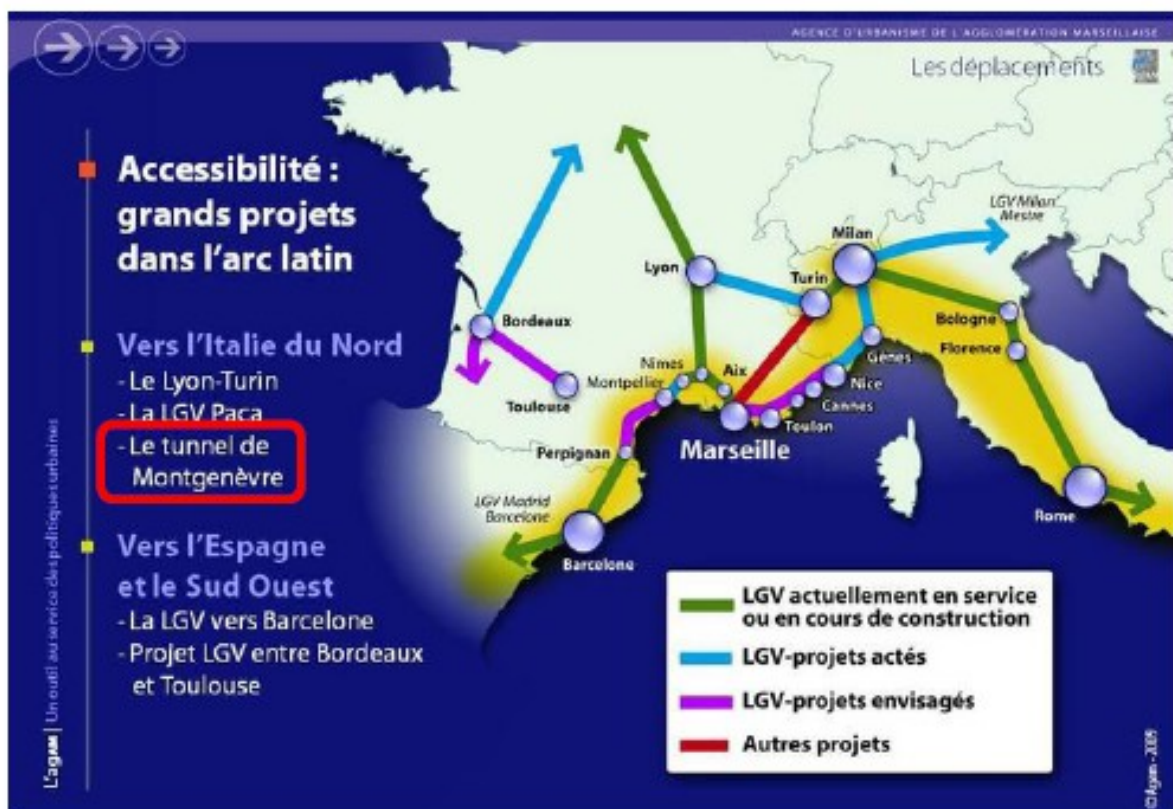


CHOIX 2 :
POURSUIVRE
L'ORGANISATION DE
LA "FINISTERISATION"
DU TERRITOIRE
REGIONAL EN
SOUTENANT LES
PROJETS DE
CONTOURNEMENT
DE PACA ?



ETUDE AGAM 2010

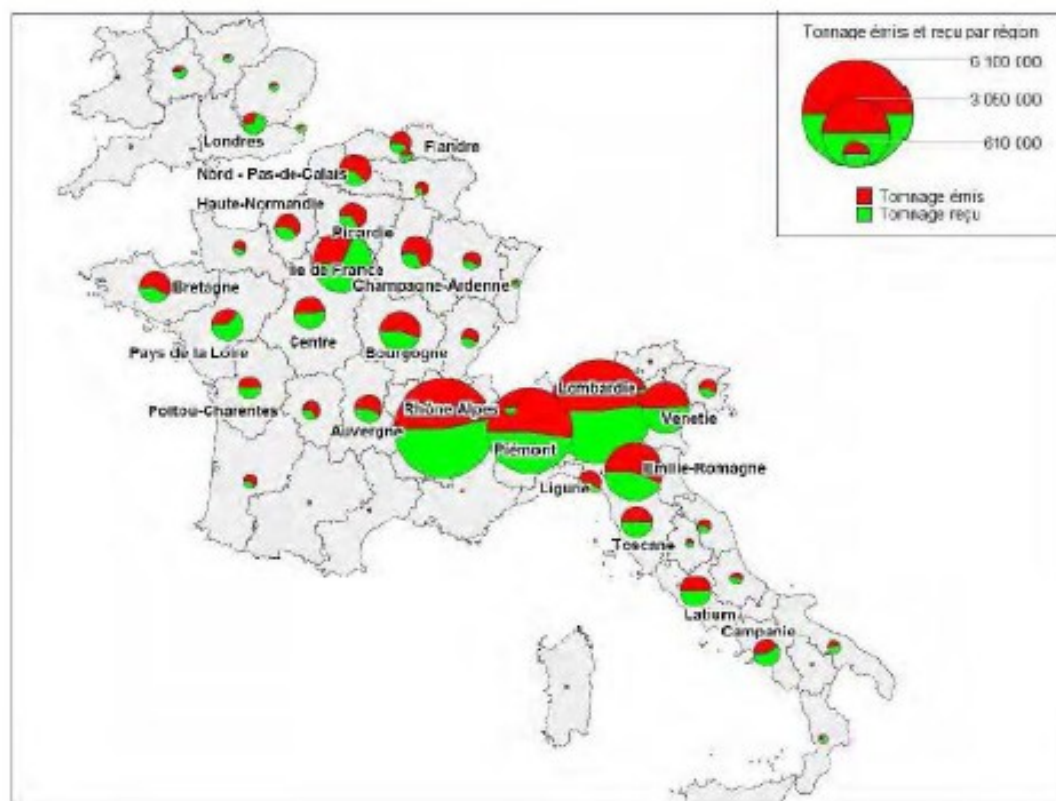
LES RISQUES DE MARGINALISATION ET LES REPONSES POSSIBLES



Études & documents

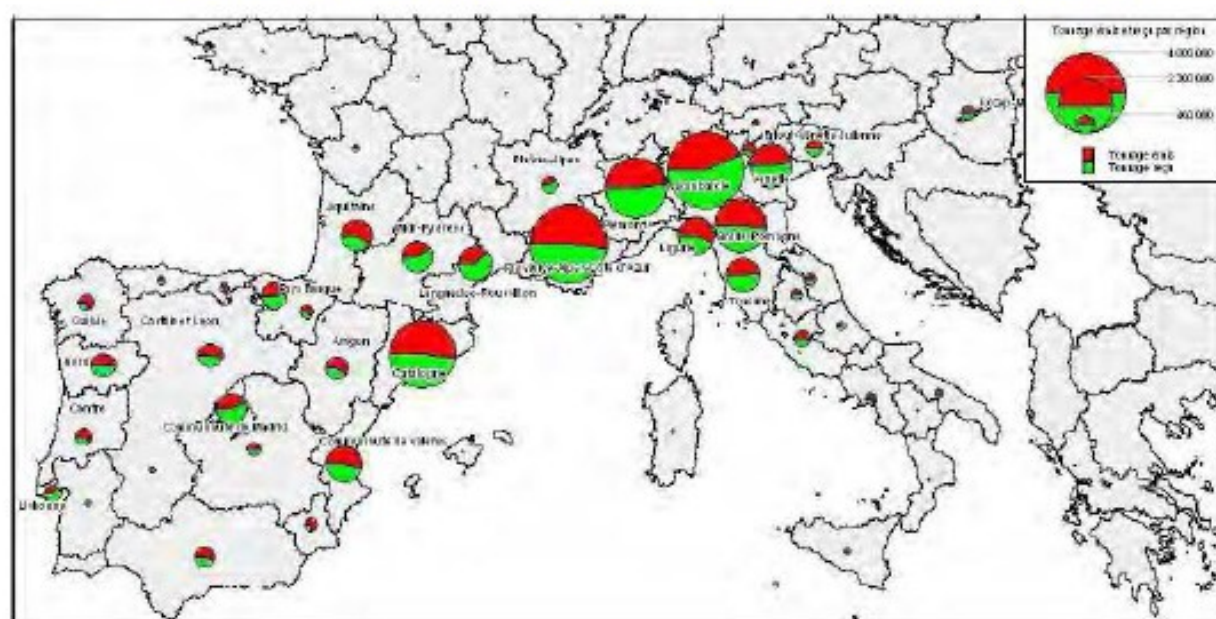
*Le transport routier de marchandises
à travers les frontières françaises
en 2010*

Carte 3 – Tonnage émis et reçu par pays pour les franchissements des Alpes du Nord



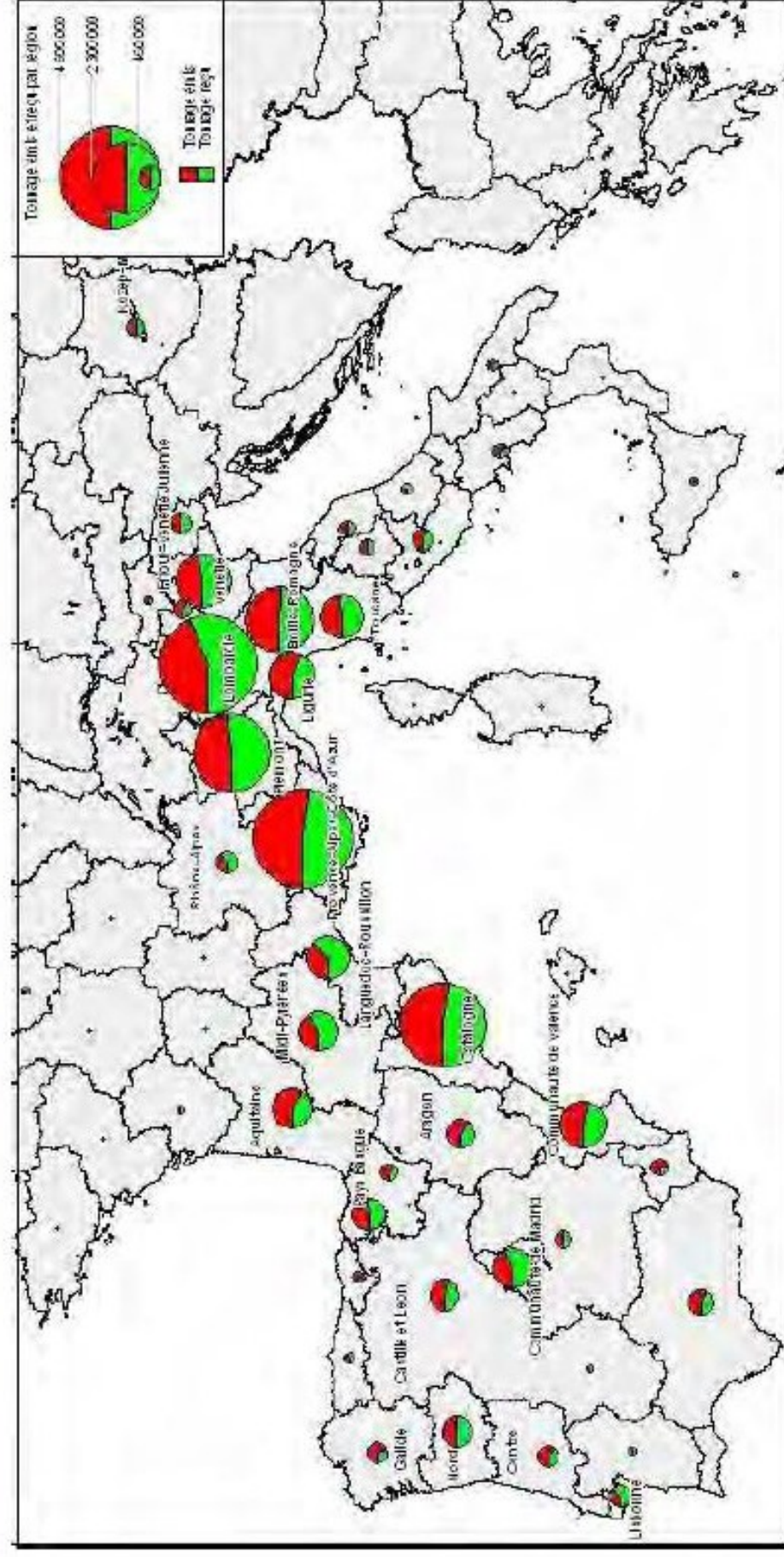
Source : SOEs, enquête Transil 2010

Carte 4 – Tonnage émis et reçu par région pour les franchissements des Alpes du Sud



Source : SOEs, enquête Transil 2010

Carte 4 - Tonnage émis et reçu par région pour les franchissements des Alpes du sud



ALPIFRET - CONGESTION ROUTIERE

France

La congestion correspond à la distance sur laquelle la vitesse du véhicule est inférieure à 30km/h, multipliée par le nombre d'heures.

Congestion aux passages du Mont Blanc et du Fréjus 2003-2013

Moyenne annuelle decongestion en h.km

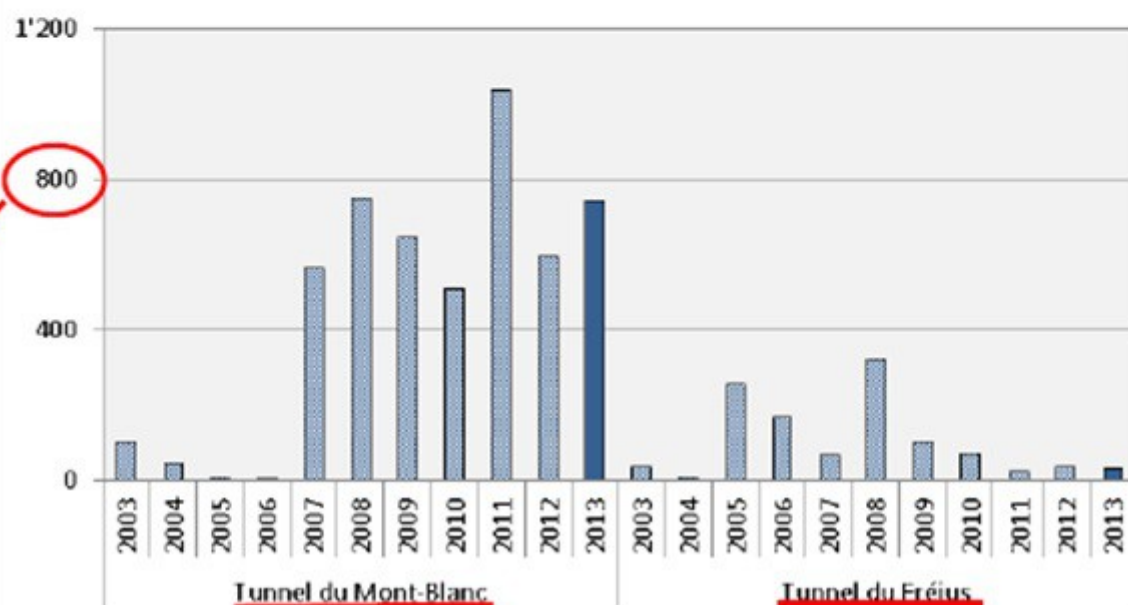


Figure 23: Congestion aux passages du Mont Blanc et du Fréjus 2003-2013 ⁵

Congestion au passage de Ventimiglia 2003 - 2013

Moyenne annuelle decongestion en h.km

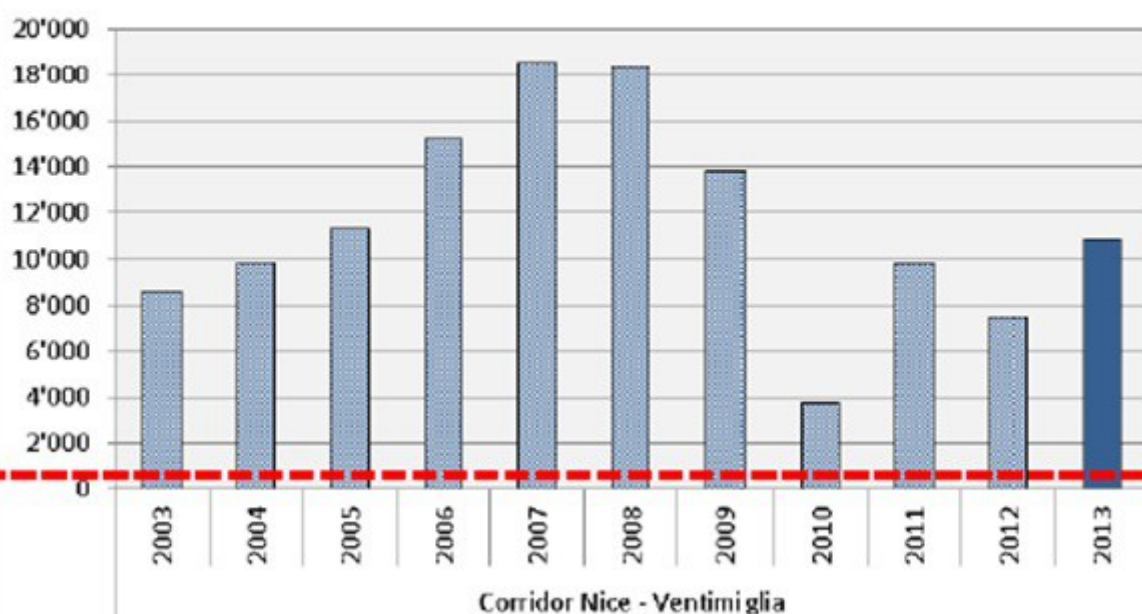


Figure 24: Congestion au passage de Ventimiglia 2003 - 2013 ⁷

NECESSAIRE REEQUILIBRAGE DES RESEAUX VERS LA REGION PACA LES CHAINONS MANQUANTS DU RTE-T IDENTIFIES PAR LE SRADDT

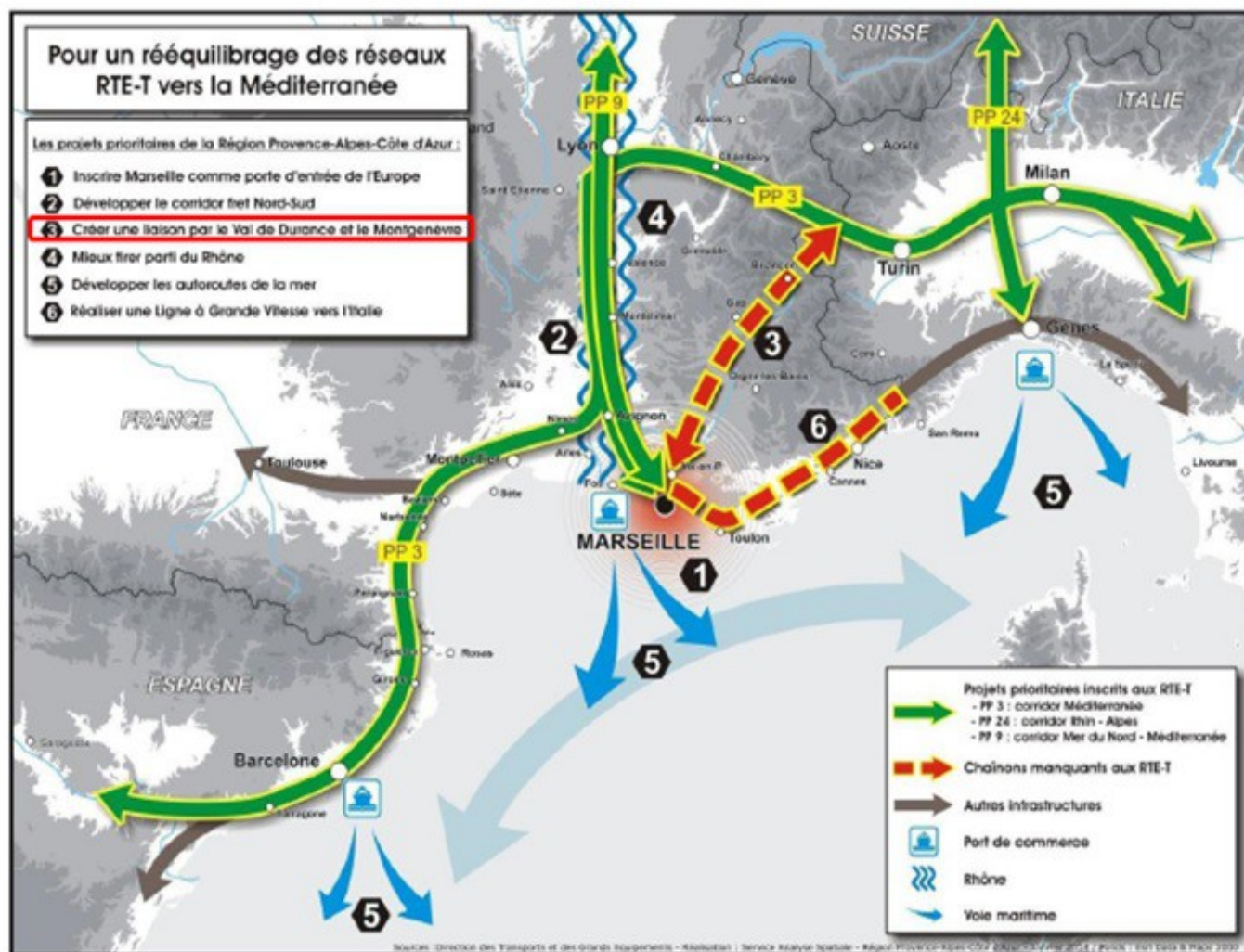


SRADDT PACA

Annexe 2

Ambitions pour les Transports et Déplacements

Document adopté le 26 juin 2015



**Traité de paix signé à Paris le 10 février 1947
et approuvé par les Gouvernements français et italien le 15 septembre 1947**
Article 8

1. Le Gouvernement italien coopérera avec le Gouvernement français à l'établissement éventuel d'une **liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche.**
2. Le Gouvernement italien autorisera en franchise, sans visite de douane, sans vérification de passeports, qu'aucune autre formalité, le trafic par chemin de fer des voyageurs et des marchandises empruntant, en territoire italien, le raccordement ainsi établi, pour se rendre dans un sens ou dans l'autre d'un point situé en France ; il prendra toute mesure nécessaire pour assurer le passage, dans les mêmes conditions de franchise et sans retard injustifié, des trains français utilisant ledit raccordement.
3. Les arrangements nécessaires seront conclus en temps utile entre les deux Gouvernements.

Sommet franco-italien de Périgueux - 27 novembre 2001

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"**.

TUNNEL DU MONTGENEVRE



PROTOCOLE D'ACCORD
TURIN - 3 DECEMBRE 2003
(extraits)

(...) Considérant une convergence de vue totale sur les préconisations résultant des études dressées en ce sens pour le compte de la Province de Turin et de SETUMONT en 2001-2002, avec l'appui de l'Union Européenne à travers un financement INTERREG, consistant en la **réalisation d'un tunnel ferroviaire (...) reliant la voie ferrée côté français à Villar St Pancrace (...) au réseau ferré italien à l'ouest d'Oulx, (...)**

...ooo0ooo...

(...) Considérant 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 (...).

Pour la Provincia di Torino,
La Présidente
Mercédès BRESSO

Pour le Conseil Général Hautes Alpes
Le Président
Alain BAYROU

**LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE
PAR LE TUNNEL SOUS LE MONTGENÈVRE
RAPPORT PARLEMENT EUROPEEN ET DTA 13**

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.

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Approuvée par décret n° 2007-779 du 10 mai 2007 - Journal officiel du 11 mai 2007

CHAPITRE 2 - OBJECTIFS

OBJECTIF 1 - RAYONNEMENT ET MÉTROPOLISATION

1.1 - MIEUX INSÉRER L'AIRE MÉTROPOLITAINE ET L'OUEST DU DÉPARTEMENT DANS LES GRANDS AXES EUROPÉENS ET MÉDITERRANÉENS

Revendiquer le rôle de "pôle Sud-européen de valorisation des échanges" impose l'amélioration et le développement de la grande accessibilité indispensable pour la mise en oeuvre :

- d'une stratégie d'intégration de l'aire métropolitaine dans les couloirs de développement européens, nord-sud et est-ouest pour soutenir et renforcer les dynamiques d'échanges (hommes, marchandises, savoirs...) ;
- d'une stratégie de "Ville Porte" de l'Union Européenne ouverte sur le monde et particulièrement sur la Méditerranée.

1.1.1 - LA CONTINUITÉ DES GRANDS AXES La continuité Est-Ouest - La liaison Val de Durance - Italie

1.1.2 - LE MAILLAGE DES GRANDES MÉTROPOLIS DU GRAND SUD FRANÇAIS

CHAPITRE 3 - ORIENTATIONS

1.1 - LA GRANDE ACCESSIBILITÉ

➤ **Orientations** (avec lesquelles les documents d'urbanisme locaux devront être compatibles)

- Pour le développement de nouveaux axes d'échanges. Les réflexions engagées sur l'axe Durance, y compris le projet de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre, visent à proposer la structuration d'un nouvel axe en direction de l'Italie du Nord (Région de Milan - Turin) et compléter l'ouverture de la région marseillaise vers d'autres métropoles européennes. (...)

- Pour les voyageurs. (...) Le projet (LGV PACA) devra garantir, à long terme la grande accessibilité ferroviaire de toute la région PACA et permettre un vrai maillage des principales métropoles de l'arc méditerranéen, notamment entre Marseille, Toulon et Nice.

- Pour le système aéroportuaire. Améliorer les accès terrestres à l'aéroport de Marseille - Provence, notamment par la mise en place de systèmes de transport collectif depuis les pôles principaux de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, Marseille, Aix et Etang de Berre, et intégrant les conditions d'accès au TGV. (...)



Comité de massif des Alpes

16 juin 2006

Schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes

(extraits)

1 – Mettre en œuvre une politique de transports durables dans le massif

(...) Le **tunnel sous le Montgenèvre**, en complément de l'aménagement des lignes ferroviaires de desserte, constituera une **infrastructure complémentaire majeure pour les voyageurs pour le département des Hautes-Alpes** dont l'économie touristique est fragilisée par la faiblesse de l'offre ferroviaire due à l'éloignement de ce département du réseau TGV.

La réalisation de ces infrastructures est **indispensable au maintien de la qualité environnementale du massif**. Pour la région PACA, l'ensemble de ces liaisons ferroviaires permettra d'assurer un débouché de qualité au trafic généré par le Port Autonome de Marseille. (...)

Recommandations du comité de massif

Document annexe au schéma interrégional de massif
(extraits)

1 - Trois priorités pour le massif des Alpes

1.1 - Promouvoir un développement durable du massif

A - Désenclaver le massif par les infrastructures de transport et les T.I.C.

(...) En matière ferroviaire

Le comité de massif estime prioritaire l'amélioration des transports ferroviaires dont chacun s'accorde à reconnaître les avantages par rapport au transport routier dans une optique de développement durable et dans un contexte de hausse du coût de l'énergie.

(...) Il souligne également la **nécessité de réaliser le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre**. Le comité de massif demande que, conformément à la décision du sommet franco-italien de Périgueux de novembre 2001, le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre soit inclus dans le corridor 5 du réseau de transport européen.

(...) Cet investissement implique également la modernisation de la liaison ferroviaire Aix – Veynes - Briançon.



SCHEMA INTERREGIONAL DU MASSIF DES ALPES

COMITE DE MASSIF – AVRIL 2013

Version approuvée par les Régions

(extraits)

Chapitre III. Organiser et structurer le territoire

A. Mettre en œuvre une politique de transports durables dans le massif

Le transit à travers les Alpes

(...) La liaison Hautes-Alpes-Val de Suse, au moyen du tunnel ferroviaire du Montgenèvre, en complément de l'aménagement des lignes ferroviaires de desserte, constitue une opportunité dans la diversification des possibilités de franchissement au sud du massif.

L'ensemble de ces infrastructures ferroviaires est indispensable au maintien de la qualité environnementale du massif alpin.

L'accessibilité et les grandes liaisons internes au massif

(...) La liaison Lyon/Turin ainsi que (...) la liaison Hautes-Alpes/Val de Suse au-delà de leur capacité à absorber les flux de transit routier, joueront un rôle de premier plan à cet égard. Ils permettront en effet de faciliter la grande accessibilité des voyageurs au massif et de dynamiser les échanges entre les métropoles et plus largement les bassins de vie qui le composent.

Ainsi (...) la liaison Hautes-Alpes / Val de Suse, au-delà de sa fonction de sécurisation et de complémentarité vers Marseille, viendra pour sa part soutenir l'économie touristique du sud du massif, fragilisée par la faiblesse de l'offre ferroviaire due à l'éloignement du réseau TGV et l'absence de relations transfrontalières de qualité. Au demeurant, cette liaison, dont l'étude en vue du débat public a débuté, a été citée au titre des relations transfrontalières dans la version d'octobre 2011 du SNIT. Le comité de massif souhaite qu'elle fasse l'objet d'une meilleure lisibilité dans la cartographie du SNIT.

L'amélioration substantielle de l'offre ferroviaire : les objectifs (...)

o Le renforcement, la modernisation de l'infrastructure sur les principaux axes (électrification, doublement de voies, shunts...) autorisant la mise en œuvre d'un service ferroviaire performant et concurrentiel avec la route.

- La ligne transversale d'est en ouest de Valence à Gap mérite également d'être renforcée et modernisée. Elle favorise actuellement le désenclavement des Hautes-Alpes en facilitant l'accès aux lignes grandes vitesses de la vallée du Rhône ou Grenoble, ainsi que la desserte de nuit des Hautes-Alpes depuis Paris dans le cadre des Trains d'Equilibre du Territoire.

- La modernisation de la ligne des Alpes, qui constitue la base de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud, ainsi que les études nécessaires au débat public quant à la liaison Hautes-Alpes/Val de Suse font l'objet d'efforts importants dans le programme financier CPER 2007-2013 de Provence Alpes Côte d'Azur.

o La remise à niveau, la régénération de l'ensemble du réseau alpin.

A défaut de travaux conséquents de rénovation, le réseau est menacé de dégradation rapide, voire d'obsolescence, entraînant un report massif du trafic sur la route.

A une échelle géographique plus large, un rapport du CGEDD de janvier 2012 sur la desserte ferroviaire des villes alpines souligne la nécessité de remettre à niveau l'infrastructure des lignes de l'étoile de Veynes (dont font partie la ligne Valence-Gap et la ligne des Alpes), ainsi que d'assurer la modernisation des systèmes d'exploitation.



AVIS 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

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.(...)

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. 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. (...)

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.

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. (...)

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. Le feroutage constitue bien une alternative au tout routier. La percée ferroviaire sous le Montgenèvre favorisera le développement du transport combiné en améliorant la desserte ferroviaire du port de Marseille-Fos. (...)

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.

AMELIORATION DES DEPLACEMENTS DANS LES ALPES DU SUD ETUDE MULTIMODALE D'ORIENTATION

Axe ferroviaire Val de Durance et tunnel sous Montgenèvre Rapport phase 3 – septembre 2003 (extraits)

1.1.1.2.2 Projets testés en situation de Projet, pour l'horizon 2020 (scénarios)

1.1.1.2.2.1 Projet Val de Durance – Grenoble – Italie du Nord

PROJET 2020	Description	Utilité / Trafics potentiels	Horizon et coût	Synergie ou influence pour Alpes du Sud
Ligne du Val de Durance Aix – Veynes Devoluy - Gap – Briançon	Amélioration de la capacité (signalisation et voie) entre Aix et Grenoble (projet à vocation TER et fret)	+ 4 à 7 MT	2020	TRES FORTE
Marseille - Grenoble et Briançon – Turin Italie du Nord via tunnel ferroviaire sous Montgenèvre	Variante du projet ci-dessus, y ajoutant la desserte vers Grenoble et Briançon au- delà de Veynes - Dévoluy		1600 M€	
Cavaillon – Pertuis - Meyrargues	Complément au projet ci- dessus, pour desservir le Languedoc, l'Espagne et le littoral marseillais			

(...)

En 2020, il semble logique de considérer ces trois projets comme n'en faisant qu'un (si la première étape « Voyageurs TER » en 2013 a été réalisée). Il s'agit alors d'un projet très majoritairement fret, même si les aménagements qui y sont proposés pourront également servir au développement des TER au-delà de la 1ère étape.

Ce projet prévoit :

- la mise en traction électrique de l'ensemble des lignes : 150 M€ environ,
- la mise au gabarit B de l'ensemble des lignes : 20 à 25 M€, ponts-routes inclus ;
- la mise à 22,5 tonnes/essieu de la ligne (et ponts-rails) et renouvellement au moins partiel des voies : 100 M€ ;
- la réouverture au fret de Cavaillon – Meyrargues et son électrification (25 à 30 M€)
- le tracé sous Montgenèvre (tunnel de base de Villar St Pancrace à Oulx) : 1300 M€

Au total, le projet représente un investissement de 1 600 M€.

La ligne est à voie unique, avec commande centralisée et BAPR homogène et performant. On peut estimer la capacité pratique sur 24 heures à 80 / 90 sillons environ. Avec 25 à 40 sillons TER à l'horizon 2020, cela permet une circulation de 40 à 60 sillons fret, soit entre 4 et 7 Millions de tonnes nettes annuelles sur l'axe.

(...)



Inauguration du Pôle transport de Marseille Saint-Charles Gare St Charles, Marseille, lundi 10 décembre 2007

Autorités présentes :

- Jacques BARROT, Commissaire européen aux Transports
- Anne-Marie IDRAC, Présidente de la SNCF
- Hubert du MESNIL, Président de RFF
- Michel VAUZELLE, Président du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur
- Jean-Noël GUERINI, Président du Conseil général Bouches du Rhône
- Jean-Claude GAUDIN, Président de la CU Marseille Provence Métropole, Maire de Marseille
- Renaud MUSELIER, Président d'Euroméditerranée

Discours de M. Michel VAUZELLE

Député, Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur

(extraits du discours concernant le projet de tunnel sous le Montgenèvre et la future LGV PACA)

(...)

Au-delà de l'aspect architectural innovant de cette belle colonnade de pierre, je veux surtout mettre en avant le **principe de l'intermodalité** qui caractérise ce Pôle St Charles.

Le passage de l'un à l'autre des différents modes de transport collectif, grâce au regroupement en un même lieu des gares routières, ferroviaires et du métro, doit faciliter les choses pour les usagers du transport ferroviaire, des autocars et du métro, et rendre ainsi, espérons-le, tous ces transports encore plus faciles d'usage et plus attractifs.

(...)

De cette gare, de ce pôle, nous devons pouvoir aller un jour de Marseille à Turin, par une liaison ferroviaire directe. C'est tout l'enjeu du projet de tunnel sous le Montgenèvre, qui regarde autant les vallées alpines que Marseille, qui a besoin de cette connexion avec les grands axes de transport du nord et de l'est de l'Europe.

Je souhaite que ce projet, pour lequel des crédits d'étude ont été finalement inscrits de haute lutte dans le Contrat de projets, soit enfin pris en considération par l'Union européenne.

De même, je dois souligner l'attachement que porte la Région à la réalisation rapide de la **ligne à grande vitesse jusqu'à la frontière italienne**. Il s'agit là d'un projet d'une impérieuse nécessité pour ouvrir Marseille en direction de Nice et de l'Italie, et pour relier l'est de la région au réseau à grande vitesse français, et nous devons tous nous donner les moyens de faire aboutir ce dossier. Ce sera en outre la première étape vers une **liaison ferroviaire à grande vitesse que j'appelle de mes vœux, de Barcelone à Gênes, qui placera Marseille au cœur de cet arc méditerranéen.**

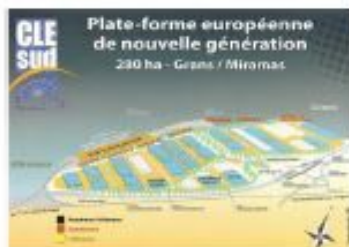
Le pôle St Charles doit être demain le symbole de cette ouverture de Marseille vers toutes les Europes, du nord et de l'est comme du sud ; ce doit être le trait d'union entre la mer et la terre, entre la Méditerranée et notre continent européen.

La Région est investie dans des projets européens qui participent de cette ambition, de cette vision. Projet Arcomed, avec des partenaires italiens, espagnols et français et qui a pour objet justement de valoriser l'inscription des projets de ligne nouvelle sur l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone dans le réseau transeuropéen de transports ; Projets LI RI CA et Calipso, que nous développons avec les Régions Ligurie et Piémont et qui portent tous deux sur l'amélioration des relations ferroviaires transfrontalières.

(...)



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur



Inauguration du chantier de transports combinés de Grans-Miramas

20 décembre 2007

Discours de M. Michel VAUZELLE

Député, Président de la Région Provence Alpes Côte d'Azur

(extraits concernant le projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre)

(...)

L'implantation de ce chantier, connecté aux industries du pourtour de l'Etang de Berre, renforce l'offre régionale de transport alternatif. Avec le site de Grans-Miramas, avec les chantiers de Fos et ceux de Mourepiane dont les capacités doivent être étendues, la région disposera ainsi d'un ensemble d'équipements de nature à promouvoir le développement du transport ferroviaire de fret. C'est indispensable.

J'ai évoqué l'intérêt environnemental d'une telle stratégie. Il est couplé à un intérêt économique.

D'aucuns considèrent que cette région n'est pas enclavée : elle dispose en effet d'un réseau autoroutier dense. Mais le désenclavement d'un territoire ne procède pas uniquement de la présence physique d'infrastructures. Encore faut-il que celles-ci soient à même d'assurer la fluidité des trafics. Or le problème se pose avec acuité de la saturation des axes autoroutiers de la vallée du Rhône et du littoral azuréen jusqu'à Vintimille. La question du franchissement des Alpes n'est toujours pas réglée pour Provence-Alpes-Côte d'Azur et il a fallu que je menace de ne pas signer le contrat de projets 2007/2013 pour qu'enfin y figure la **percée ferroviaire du Montgenèvre**.

L'Italie est le premier client et le premier fournisseur de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'évolution des flux de marchandises à travers les Alpes et les Pyrénées depuis 1995 conduit aujourd'hui au constat d'une profonde redistribution des trafics de transit aux passages alpins. Les flux de transit au profit de l'axe logistique du littoral méditerranéen ont augmenté de 46% en 5 ans. Plus d'un poids lourd sur 2, passant à Vintimille, transite entre l'Espagne et l'Italie. Sur l'axe Turin/Lyon, en revanche, la régression des flux se poursuit.

Dans ce nouveau contexte, le désenclavement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers l'Italie et l'Europe centrale est devenu un impératif stratégique pour le Sud-est français. L'orientation Sud-ouest/Nord-est du Val de Durance apporte un avantage déterminant, car elle permet à cet axe, avec le tunnel sous le Montgenèvre, d'atteindre directement la zone de croisement des flux sud-européens centrés sur Turin et Milan.

Cette percée conditionne des évolutions importantes de notre développement régional :

- celle du Val de Durance dopé par l'implantation d'ITER ;
- celle du port autonome de Marseille-Fos.

Le PAM est le poumon économique de notre région, avec ses 40 000 emplois et les quelques 6 milliards d'euros de chiffres d'affaires qu'il génère. Il jouit d'une position centrale sur la rive Nord de la Méditerranée qui en fait la courroie naturelle de transmission entre Méditerranée, Europe du Nord et centrale. Par ailleurs, la prédominance de l'Asie dans le transport maritime mondial constitue une évolution favorable au développement des ports méditerranéens qui peuvent conquérir de nouveaux trafics, transitant par le canal de Suez, au détriment des ports du Nord.

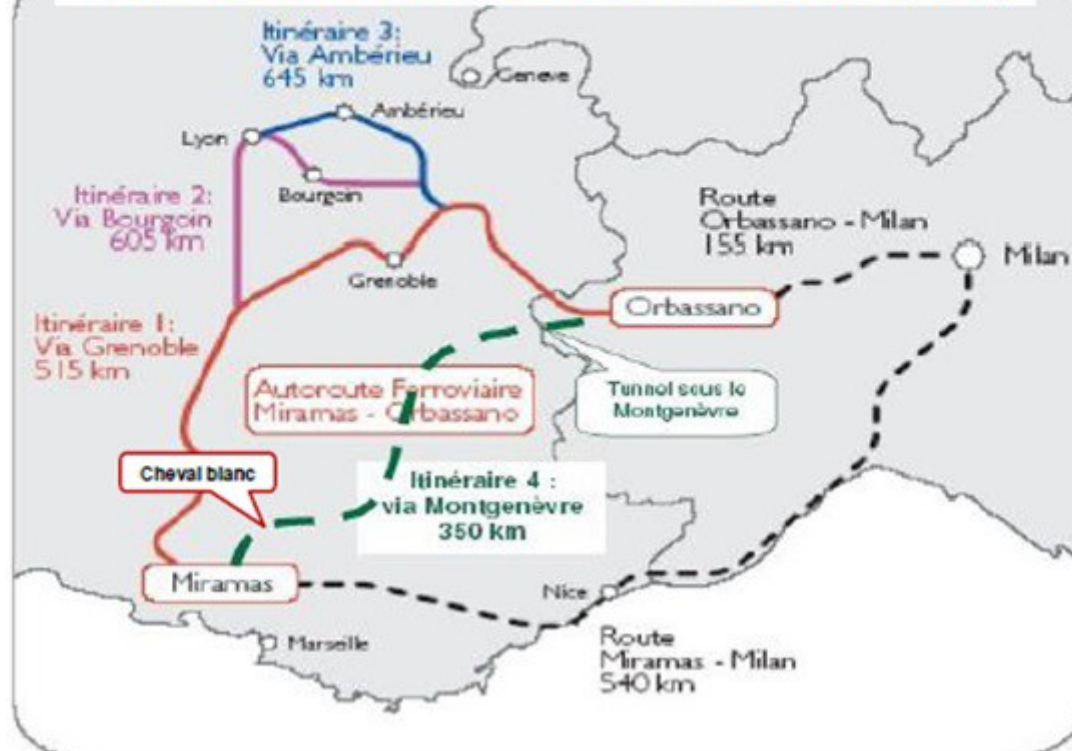
C'est une opportunité considérable pour le PAM et l'occasion de reconquérir les parts de marché perdues.

Les projets de développement des terminaux à conteneurs, Fos 2XL, 3XL, 4 XL, des plateformes logistiques, du transport combiné vont en ce sens. Mais il ne suffit pas : c'est toute la chaîne logistique qu'il faut traiter. **Aujourd'hui la bataille maritime se joue à terre.** La compétitivité des ports ne dépend pas seulement de leurs qualités nautiques, de leurs installations, de l'efficacité de leur exploitation, mais aussi de l'étendue de leur arrière pays, du coût et de la fiabilité de leurs dessertes terrestres. A cet égard, la moitié de cette desserte est assurée dans les ports du Bénélux par voie fluviale ou ferroviaire. Pour le PAM, la route représente 87,5% du tonnage !

J'attache donc une grande importance à la question des relations avec l'Italie via le Montgenèvre et à celle du transport ferroviaire du fret.

(...)

COMPARAISON DES TRAJETS ENTRE MIRAMAS ET MILAN
IMPORTANCE DE LA LIAISON FRET MIRAMAS – ORBASSANO (TURIN)



LES ACCES FERROVIAIRES SUD
DU VAL DE DURANCE
POUR TGV, TER ET FRET

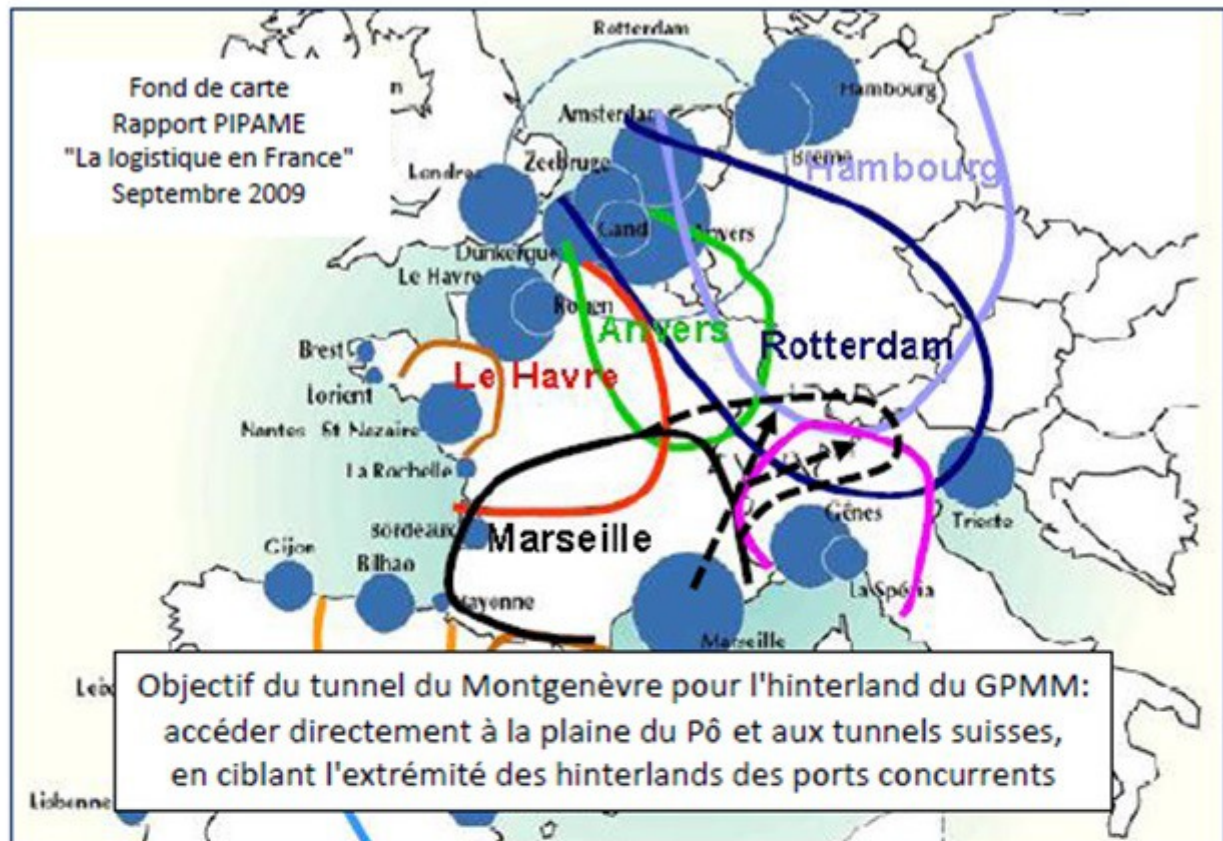
IMPORTANCE STRATEGIQUE
DU SITE DE CAVAILLON SUD -
CHEVAL BLANC

L'ACCES FERROVIAIRE SUD
DU VAL DE DURANCE PAR
CHEVAL BLANC EST
AUJOURD'HUI
LE DOSSIER MAJEUR DE
L'ACCESSIBILITE FERROVIAIRE
DES ALPES DU SUD.

CE DOSSIER EST SYMETRIQUE
DE L'ACCES NORD PAR LE
TUNNEL DU MONTGENEVRE



**LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE PAR LE TUNNEL SOUS LE MONTGENEVRE
HINTERLAND DU GPM MARSEILLE-FOS**



Marseille Fos
Le port de tous les talents

Séance du 17/09/2009

DESSERTE FERROVIAIRE DU PORT DE MARSEILLE-FOS
RECAPITULATIF DES PROPOSITIONS ET SUGGESTIONS
DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Proposition n°15 : 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).

Proposition n°16 : 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.

Marc REVERCHON

Président du Conseil de Développement du GPM

**Liaison de la Région Provence Alpes Côte d'Azur avec l'Italie
via la percée ferroviaire du Montgenèvre**

**Analyse de Mme la Députée Maryse Joissains-Masini,
Maire d'Aix-en-Provence, Présidente de la Communauté d'Agglomérations du Pays d'Aix**



13^{ème} législature

**Question N° :
92658**

**de Mme Joissains-Masini Maryse (Union pour un Mouvement Populaire -
Bouches-du-Rhône)**

**Question
écrite**

Ministère interrogé > Transports

Ministère attributaire > Transports

Rubrique > transports ferroviaires

**Tête d'analyse > politique des
transports ferroviaires**

**Analyse > infrastructures.
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Question publiée au JO le : **02/11/2010** page : **11918**

Réponse publiée au JO le : **21/12/2010** page : **13824**

Date de changement d'attribution : **14/11/2010**

Texte de la question

Mme Maryse Joissains-Masini attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la percée ferroviaire du Montgenèvre. Elle souhaite souligner les insuffisances relevées dans l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport au regard des besoins prioritaires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. En matière de fret ferroviaire, le schéma prévoit simplement la mise au gabarit GB1 et gabarit bas d'Avignon à Marseille d'ici 2020 avec, pour objectif, le prolongement de l'autoroute ferroviaire Perpignan jusqu'à Marseille. L'aménagement pour l'accueil de trains longs sur l'axe Marseille est prévu d'ici 2020. Ces dispositions sont en total décalage avec les besoins prioritaires de la région PACA. Pourquoi la liaison vers l'Italie et l'Europe de l'est via la ligne du val de Durance et la percée ferroviaire du Montgenèvre n'est-elle pas inscrite dans le SNIT ? Cette absence ne correspond pas avec les engagements pris par l'État au CPER 2007-2013. Cette carence dans le SNIT est d'autant plus inacceptable que la DTA 13 (directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône) a été approuvée par décret en Conseil d'État n° 2007-779 du 10 mai 2007 (paru au Journal officiel du 11 mai 2007). Son élaboration a duré neuf ans de 1998 à 2007. Ce document constitue une excellente vision des enjeux du territoire provençal au début du 21^e siècle. Les enjeux ont été regroupés en trois objectifs détaillés en plusieurs urgences. La grande accessibilité, considérée comme le plus grave handicap de notre territoire, a été classée urgence 1 de l'objectif 1. La réalisation de l'axe ferroviaire du val de Durance via le tunnel sous le Montgenèvre a été positionnée comme la priorité 1 de l'urgence 1 de l'objectif 1. C'est le paragraphe 1-1-1 des objectifs à réaliser. L'écriture du décret ne pouvant être plus claire, elle lui demande pourquoi le Conseil d'État ne s'impose-t-il pas à tous les décideurs.

Schéma National des Infrastructures de Transport

Commission Mobilité 21

« Pour un schéma national de mobilité durable »

Réalisation de la liaison ferroviaire France-Italie par le Montgenèvre
facilitée par les groupements européens de coopération territoriale (GECT)

Rapport de la Commission Mobilité - 27 juin 2013
Extrait de la page 14

(...)

4.4. Une France au cœur des réseaux de transports européens

La commission estime que l'enjeu de l'intégration européenne, notamment en termes de rayonnement économique, est un élément important de l'évaluation des projets.

Elle observe qu'un certain nombre des projets du SNIT s'inscrivent aujourd'hui dans le réseau européen de transport (RTE-T) et plus généralement dans la politique d'infrastructures qu'élabore la Commission Européenne. En effet, ces projets visent soit à relier des grandes métropoles entre elles (Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice par exemple), soit à permettre une meilleure intégration du réseau structurant français dans le réseau structurant européen. Il en va ainsi du projet ferroviaire Lyon-Turin ou de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Hendaye pour mieux relier l'Italie et l'Espagne au reste de l'Europe, de la LGV Rhin-Rhône qui vise à renforcer les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, ou encore du canal Seine Nord Europe qui vise à intégrer le grand bassin parisien au réseau fluvial à grand gabarit et aux ports de la Rangée (3).

Pour autant, la commission considère que la dimension européenne et singulièrement l'inscription au RTE-T, malgré toute son importance, ne peut être le seul critère déterminant dans l'établissement des priorités. D'autres aspects sont à prendre en compte tels que la lutte contre la fracture territoriale, l'amélioration du transport du quotidien, la contribution à la transition énergétique et écologique ou encore les performances économiques et sociétales.

Au-delà, la commission s'étonne que des projets d'effet très similaire en termes d'intégration européenne pourraient ne pas bénéficier du même soutien financier de la part de l'Europe selon qu'ils franchissent ou non une frontière (4). Elle juge en la matière qu'une approche en lien avec l'utilité du projet pour la construction du réseau européen, plus qu'avec son caractère transfrontalier, serait souhaitable.

Enfin, la commission estime que l'interopérabilité au niveau européen des réseaux ferroviaires doit être poursuivie avec constance, en particulier pour permettre une gestion continue des déplacements de marchandises et de personnes par-delà les frontières. Elle souligne l'intérêt des projets transfrontaliers de proximité figurant au SNIT (5), dont la réalisation se trouve aujourd'hui facilitée par la possibilité offerte aux régions de créer des groupements européens de coopération territoriale (loi n° 2013-431 du 28 mai 2013).

(...)

Renvoi en bas de la page 14

(...)

(5) Les projets mentionnés dans le SNIT sont notamment la liaison ferroviaire Mulhouse-Chalampé-Fribourg-en-Brigau entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg en Allemagne, la liaison ferroviaire Givet-Dinant entre les Ardennes et la Wallonie en Belgique, la liaison ferroviaire entre Annemasse et Genève en Suisse (Projet CEVA), la réouverture de la liaison entre Pau et Canfranc entre les Pyrénées-Atlantiques et l'Espagne, l'amélioration des liaisons ferroviaires entre les Hautes Alpes et le Val de Suse en Italie via le Montgenèvre, ou encore le confortement des liaisons routières entre la Guyane et le Brésil via le pont sur l'Oyapock et la RN2.

(...)

Désenclavement des Alpes du Sud - Aout 2015 **Analyse de M. le Député Eric Ciotti,** **Président du Conseil Départemental des Alpes Maritimes**

Mgn.15.08.25.C006.P DE ricCiotti

2/2



DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

Monsieur Maurice BRUN
 Président de la CCI Provence Alpes Côte d'Azur
 8, rue Neuve Saint-Martin
 CS 81880
 13221 MARSEILLE CEDEX 01

Nice, le **25 AOUT 2015**

Monsieur le Président,

C'est avec la plus grande attention que j'ai pris connaissance de votre courrier du 29 juin dernier relatif au désenclavement des Alpes du Sud, principalement au moyen de la liaison ferroviaire Val de Durance-Italie par le tunnel du Montgenèvre.

Le Département des Alpes-Maritimes travaille activement au rayonnement économique de la région Provence Alpes Côte d'Azur, en particulier par le biais des échanges transfrontaliers avec l'Italie.

Notre département souffre néanmoins d'un trafic de transit sur l'autoroute A8, avec un volume de poids lourds croissant au niveau de Vinimille (environ 1,4 millions d'unités par an), supérieur aux volumes enregistrés aux tunnels du Fréjus et du Mont Blanc (environ 600 000 unités par an).

C'est pourquoi je partage l'intérêt d'une liaison voyageurs et fret par le tunnel du Montgenèvre, qui serait bénéfique pour la région ainsi que pour le Département des Alpes-Maritimes.

Par ailleurs, tout comme vous, je regrette que la région Provence Alpes Côte d'Azur n'ait pas d'infrastructure majeure inscrite au réseau de transeuropéen de transport, en contradiction avec le besoin de déplacements du territoire. Le Département 06 reste particulièrement mobilisé sur la liaison ferroviaire entre Nice / Vinimille et Turin, ainsi que sur les liaisons de l'arc méditerranéen qui concentrent des flux de déplacements importants.

Le Département 06 soutient à ce titre les projets d'autoroutes de la mer en Méditerranée, sur la base d'une étude menée en commun avec la CCI et la Métropole Nice Côte d'Azur, pouvant permettre le délestage de 200 000 poids lourds annuels sur l'A8.

Le Département participe également au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur entre Marseille et Nice, connectée par les infrastructures existantes à l'Italie, qui développe également son réseau.

Dans le cadre d'une vision partagée de l'évolution et des besoins des territoires de la région Provence Alpes Côte d'Azur, je reste à mon tour disponible pour vous présenter ces projets.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

E. Ciotti

Eric CIOTTI
 Député des Alpes-Maritimes
 Président du Conseil Départemental

Novembre 2017 - Tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre
Analyse de M. Louis NEGRE, 1^{er} Vice-Président de la Métropole Nice-Côte
d'Azur,
Sénateur 2008-2017 des Alpes Maritimes, Membre du Comité d'orientation
des infrastructures

REPUBLIQUE FRANÇAISE



VILLE DE
CAGNES-SUR-MER
Alpes Maritimes

Cabinet du Maire
1^{er} Vice-Président de la
Métropole Nice-Côte d'Azur

Cagnes-sur-Mer, le 22 novembre 2017

Madame Valérie ROSSI
Présidente
SETUMONT
16, rue Carnot
CS 96006
05001 - Gap

Cab n° 511 - AL/LT

Madame la Présidente,

Très sensible à votre message de félicitations pour sa désignation de membre du comité d'orientation des infrastructures, Monsieur Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer, 1^{er} Vice-Président de la Métropole Nice Côte d'Azur, me charge de vous adresser ses sincères remerciements.

C'est avec attention que Louis NEGRE a pris connaissance des éléments que vous lui avez transmis visant à la réalisation du tunnel ferroviaire sous le Mont Genèvre.

Ce projet international entre la France et l'Italie répond à des enjeux majeurs d'attractivité de notre territoire.

De plus, la réalisation de cet objectif ne peut être que bénéfique pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur et indispensable au développement économique de notre département.

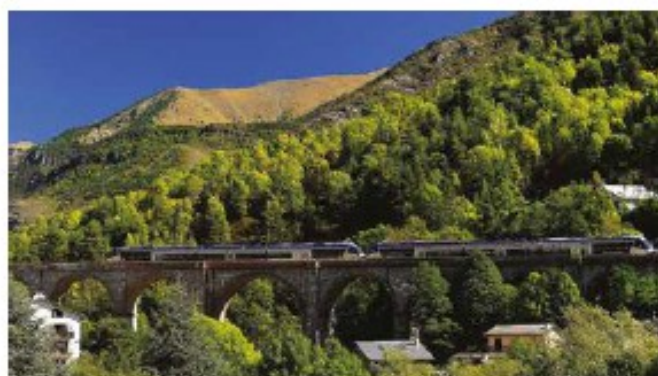
Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma considération distinguée.

Alain LUCAS
Directeur de Cabinet

HAUTES ALPES
PROJET STRATEGIQUE PRESENTE
PAR LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL PROVENCE ALPES COTE D'AZUR
POUR LE MANDAT 2016 -2021

Hautes-Alpes





GARANTIR LA DESSERTE DESTERRITOIRES SEMI-RURAUX ET DE MONTAGNE

"La desserte des territoires péri-urbains, ruraux ou montagneux (moins denses) a été largement débattue lors des Assises Régionales des Transports. Les acteurs de ces territoires tiennent à souligner la nécessité de préserver et développer une offre de transport en commun adaptée à leurs spécificités et à leurs besoins mais également performante."

(extraits)

"Pour les Collectivités concernées et les associations d'usagers, la notion d'équilibre du territoire doit être intégrée à la stratégie régionale. Ainsi pour les territoires alpins, l'une des préoccupations majeures signalée est la préservation d'une offre de transport en commun structurante permettant un accès et une desserte rapide depuis et vers Marseille, Grenoble et Valence notamment.

La modernisation de la ligne ferroviaire des Alpes et de l'Étoile de Veynes, pour lesquelles la Région s'est mobilisée, compte parmi les actions prioritaires que les acteurs locaux souhaitent voir réalisées."

"Les liaisons transfrontalières (région ou pays) représentent également de forts enjeux selon les acteurs locaux. Pour exemple, ces derniers ont tenu à échanger à plusieurs reprises sur les liaisons des Hautes-Alpes avec l'Italie ou avec la région Auvergne Rhône Alpes pour «préserver le dynamisme, l'activité et l'accessibilité du territoire »."

"La gare d'Oulx, située dans le Piémont sur l'axe Paris-Milan, est citée comme une porte d'entrée pour le territoire."

● **Axe prioritaire**

- **Garantir des services ferroviaires pour les territoires alpins, notamment en liaison vers Aix-Marseille ou Nice, mais également vers la région Auvergne-Rhône-Alpes ou l'Italie.**
- **Améliorer ou renforcer les connexions du territoire alpin vers la gare d'Oulx.**
- **Améliorer les liaisons interrégionales et internationales (régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Italie...).**



PRIORITÉ 3 : LA GRANDE ACCESSIBILITÉ D'UNE MÉTROPOLÉ CONNECTÉE AU MONDE



Les enjeux de la grande accessibilité

Les enjeux de la grande accessibilité visent à :

- conforter la place de la Métropole en tant que pôle Sud-européen et valoriser ses échanges avec l'extérieur ;
- garantir aux grands axes, Nord-Sud et Est-Ouest, leur fonction d'échange et de communication en diversifiant la répartition modale des trafics, notamment en se connectant aux principaux corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ;
- assurer aux pôles urbains et aux activités économiques des conditions d'accessibilité et d'échange adaptées à leur développement.

► La connexion aux euro-corridors avec la liaison ferroviaire Marseille-Turin

Notre Métropole, à l'instar des autres métropoles européennes, doit être mieux connectée aux euro-corridors. Les différentes expertises européennes, nationales et régionales, convergent vers la nécessité d'une meilleure connexion avec l'Italie, soit en direction de Turin par le Montgenèvre, et/soit par une liaison littorale. La liaison Marseille-Turin permettrait à Aix-Marseille-Provence et l'ensemble du val de Durance d'accéder ainsi, sans rupture de charges et en toutes saisons, aux métropoles de l'Europe centrale et orientale.

Le Conseil de Développement souhaite la mise en œuvre rapide d'une solution sur ces questions.

**LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE PAR LA PERCEE SOUS LE MONTGENEVRE
DEFINITION DU CONCEPT DU MAILLON TRANSFRONTALIER MANQUANT
TEXTES FONDAMENTAUX**

1 – LES PRINCIPALES EXPERTISES

- 11 – 1998 - Rapport Brossier démontrant la spécificité des flux traversant les Alpes du Sud
- 12 – 2002 – Le polycentrisme en Europe (G. Baudelle, B. Castagnède) expliquant l'émergence des eurocorridors
- 13 – 2003 - Audit commun de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées confirmant l'analyse du rapport Brossier sur les flux dans les Alpes du sud
- 14 – 2003 – Rapport de la DRE PACA et Systra sur l'amélioration des déplacements dans les Alpes du sud
- 15 – 2005 – Analyse SESP (Ministère des Transports / Service Economie Statistiques et Prospective) sur le transit transpyrénéen et transalpin en 2004
- 16 – 2006 – Synthèse SESP n° 163 du Ministère des Transports / Service Economie Statistiques et Prospective, qui décrit l'évolution de la structure des flux entre les Alpes du nord et les Alpes du sud
- 17 – 2013 – Rapport n° 90 de juillet 2013 établi par le Commissariat Général au Développement Durable sur le transport routier de marchandises à travers les frontières françaises en 2010
- 18 – Expertises annuelles des flux transalpins publiées par Alpinfo (Autorités fédérales suisses)
- 19 – Expertises annuelles des flux transalpins publiées par Alpifret (Commission européenne et autorités suisses)

2 – LES PRINCIPALES DECISIONS EUROPEENNES ET NATIONALES

21 – 1947 – Traité de paix signé à Paris le 10 février 1947 et approuvé par les Gouvernements français et italien le 15 septembre 1947 – Article 8 prévoyant l'établissement de la **liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche**.

22 – 2001 – Décision des Gouvernements français et italien, le 27 novembre 2001 à Périgueux, demandant à la Commission Intergouvernementale (CIG) pour les Alpes du Sud de "faire des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre".

23 – 2003 – Accord signé à Turin le 3 décembre 2003, entre la Province de Turin et le Conseil Général des Hautes Alpes, définissant les objectifs et les modalités de réalisation du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre.

24 – 2004 – Europe - Rapport de la Commission des Transports du Parlement européen, présenté le 25 février 2004 par Philippe Charles Bradbourn, demandant, pour l'horizon 2015, la création de la "liaison ferroviaire Marseille - Turin (via le Val de Durance et la percée du tunnel du Montgenèvre)". Cette liaison "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."

25 – 2006 - Schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes - Mettre en œuvre une politique de transports durables dans le massif (...). "Le tunnel sous le Montgenèvre (...) constituera une infrastructure complémentaire majeure pour les voyageurs pour le département des Hautes-Alpes dont l'économie touristique est fragilisée par la faiblesse de l'offre ferroviaire due à l'éloignement de ce département du réseau TGV".

"La réalisation de ces infrastructures est indispensable au maintien de la qualité environnementale du massif."

L'attention est appelée sur le fait que la décision récente de commencer le doublement de l'axe ferroviaire Lyon-Turin par le segment transfrontalier va raréfier la desserte TGV de la ligne actuelle à Oulx et aggraver encore l'enclavement des Hautes Alpes si le tunnel sous le Montgenèvre n'est pas mis en service simultanément.

26 – 2007 – Directive territoriale d'aménagement des Bouches du Rhône (DTA 13), publiée par décret n° 2007-779 du 10 mai 2007. La liaison Val de Durance – Italie par le tunnel ferroviaire du Montgenèvre est classée en 1.1.1 (urgence 1 de la priorité 1 de l'objectif 1). La DTA 13 précise que "la proximité de la métropole Milan - Turin conduit à s'intéresser à l'étude d'une liaison, notamment ferroviaire, qui permette de s'affranchir du verrou représenté par le Montgenèvre. Un tel axe développerait des échanges aisés entre la région Marseillaise et Milan – Turin, mais ouvrirait aussi un nouveau couloir d'échanges européens. (...)".

Les orientations de la DTA 13 sont prescriptives et doivent constituer la feuille de route des autorités concernées par les dossiers cités.

27 – 2013 – Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) – Commission Mobilité 21

"La commission estime que l'interopérabilité au niveau européen des réseaux ferroviaires doit être poursuivie avec constance, en particulier pour permettre une gestion continue des déplacements de marchandises et de personnes par-delà les frontières. Elle souligne l'intérêt des projets transfrontaliers de proximité figurant au SNIT, dont la réalisation se trouve aujourd'hui facilitée par la possibilité offerte aux régions de créer des groupements européens de coopération territoriale (loi n° 2013-431 du 28 mai 2013)".

"Les projets mentionnés dans le SNIT sont notamment (...) l'amélioration des liaisons ferroviaires entre les Hautes Alpes et le Val de Suse en Italie via le Montgenèvre".

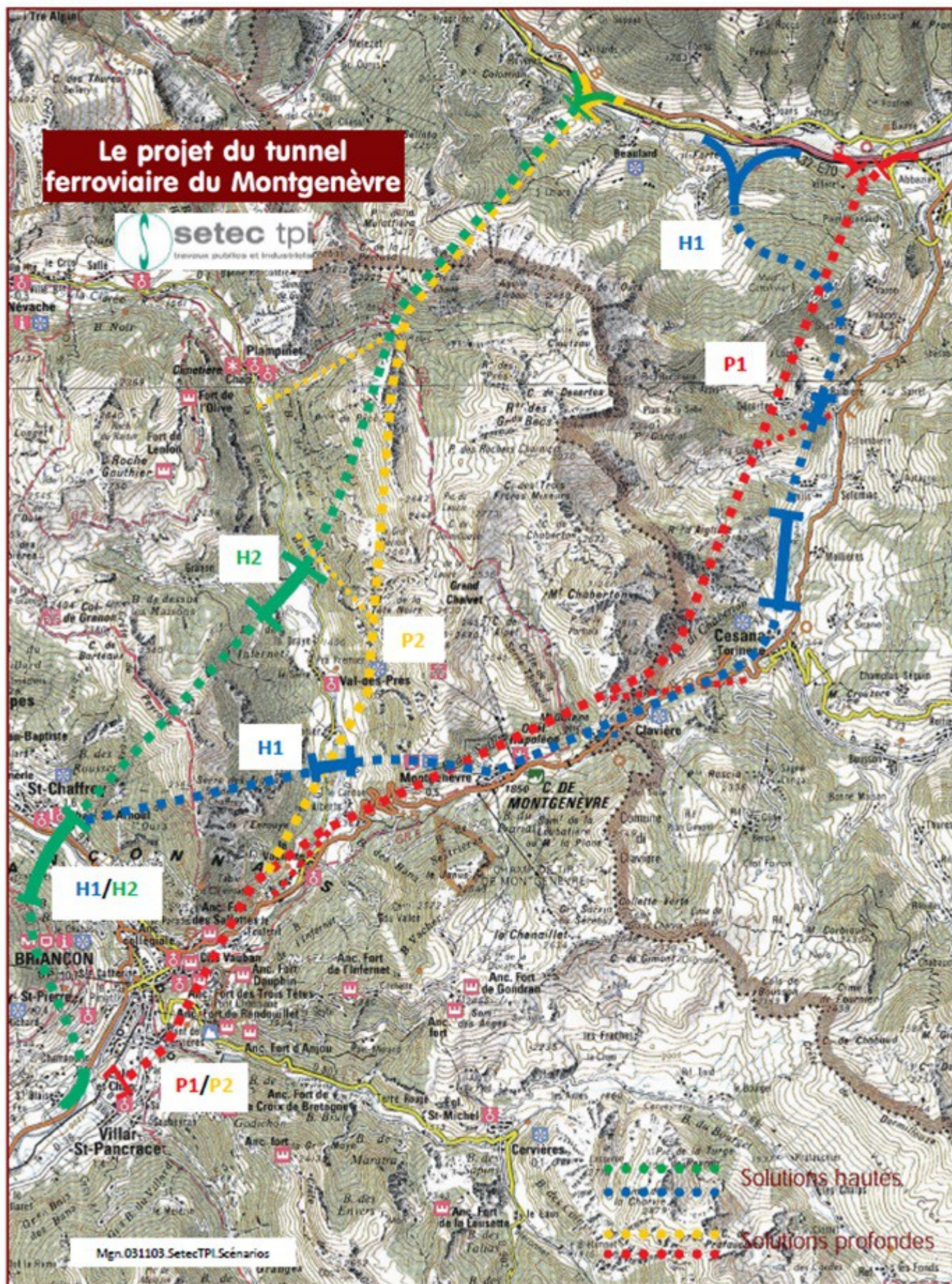
28 – 2014/2015 – Lettres, datées du 6 octobre 2014 et du 10 juin 2015, du Président du CR PACA au Préfet de Région, qui annoncent l'achèvement des études sur le projet Montgenèvre et demandent la saisine de la CNDP

29 – 2015 – Dossier de saisine de la CNDP réalisé par le cabinet Arcadis

ETUDE FNAUT PACA 2011

DESSERTES ET TRANSITS, VOYAGEURS ET FRET, ENTRE METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE ET TURIN MILAN VALLEE DU PÔ





Le projet du tunnel ferroviaire du Montgenèvre

ETUDE SETEC –TPI 2003 – SYNTHÈSE DES SCENARIOS

Etude issue du protocole d'accord entre la Province de Turin et le Conseil Général des Hautes-Alpes, portée en 2003 par le SETUMONT avec l'appui du programme européen INTERREG.

Variante P1 :

Tracé retenu : tunnel profond (23,9 km) et feroutage (pente de 1,38 %) entre Villar-St-Pancrace et l'ouest d'Oulx (longueur du tracé :25,4 km): 2,154 M€ HT (65 %/tunnel et 35 %/amélioration de l'axe)- 3 descenteries

Phasage possible : 1,536 M€ / tunnel seul + 324 M€/aménagement jusqu'à Gap + 294 M€ / aménagement Gap-Cavaillon.

Variante P2 :

Tunnel profond sur 22 km – Tracé 23,5 km Sud de Briançon jusqu'à Beaulard – Rampe maximale : 0,74 % - 3 descenteries dans la vallée de la Clarée.

Variante H1 :

5 tunnels sur un cumul de 26,9 km (4,6 km + 5,3 km+9,5 km+2,0 km+5,5 km)-Longueur du tracé : 32,3km – Rampe maximale : 2,58 % - 1 descenterie de 1950 m .

Gares intermédiaires desservies : Serre-Chevalier (Vallée de la Guisane), Les Alberts (Vallée de la Clarée) et Cesana-Torinese (Vallée de la Dona Riparia).

Coût : tunnel : 850 M€ + amélioration ligne Briançon-Gap : 400 M€ - Total 1 250 M€

Variante H2 - solution haute Briançon-Beaulard :

3 tunnels sur une longueur cumulée de 21,6 km (4,6 km +6,4 km+10,6 km) – Longueur du tracé : 24,7 km depuis le sud de Briançon jusqu'à Beaulard – Rampe maximale : 2,52 % - 1 descenterie de 3500 m à 5,2 %).

2 gares intermédiaires desservies : Serre-Chevalier (Vallée de la Guisane), Nord Val des Prés (Vallée de la Clarée)

Coût : tunnel : 850 M€ + amélioration ligne Briançon-Gap : 400 M€ - Total 1 250 M€

La variante H1 : Solution haute Briançon - Oulx

Tracé depuis le sud de Briançon : section Ouest-Est sous le col du Montgenèvre, puis Sud-Nord le long de la Dora Riparia jusqu'à Oulx.

Gares intermédiaires desservies : Serre-Chevalier (Vallée de la Guisane), Les Alberts (Vallée de la Clarée), Casana-Torinese (Vallée de la Dora Riparia).

5 tunnels

sur près de 27 km.

De fortes pentes,
jusqu'à 25,8%.

1 descente.

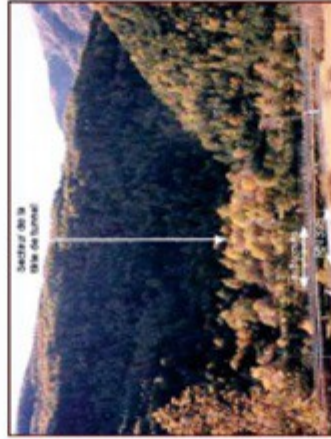
Longueur du tracé : 32,3 km.

Longueur cumulée en tunnel : 26,9 km.

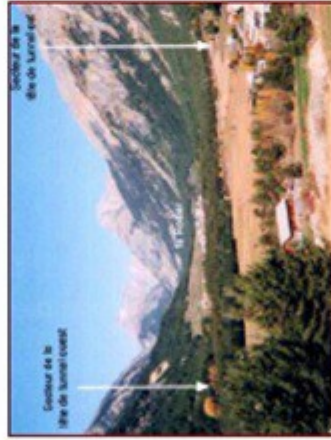
Nombre de tunnels : 5 (4,6 - 5,3 - 9,5 - 2,0 et 5,5 km).

Rampe maximale : 25,8 %.

Nombre de descentes : 1 (longueur : 1950 m - pente : 12 %).



Perception de la sortie de tunnel depuis Savoula



Perception des idées de tunnel depuis la RN 94

Photos : SETEC TP



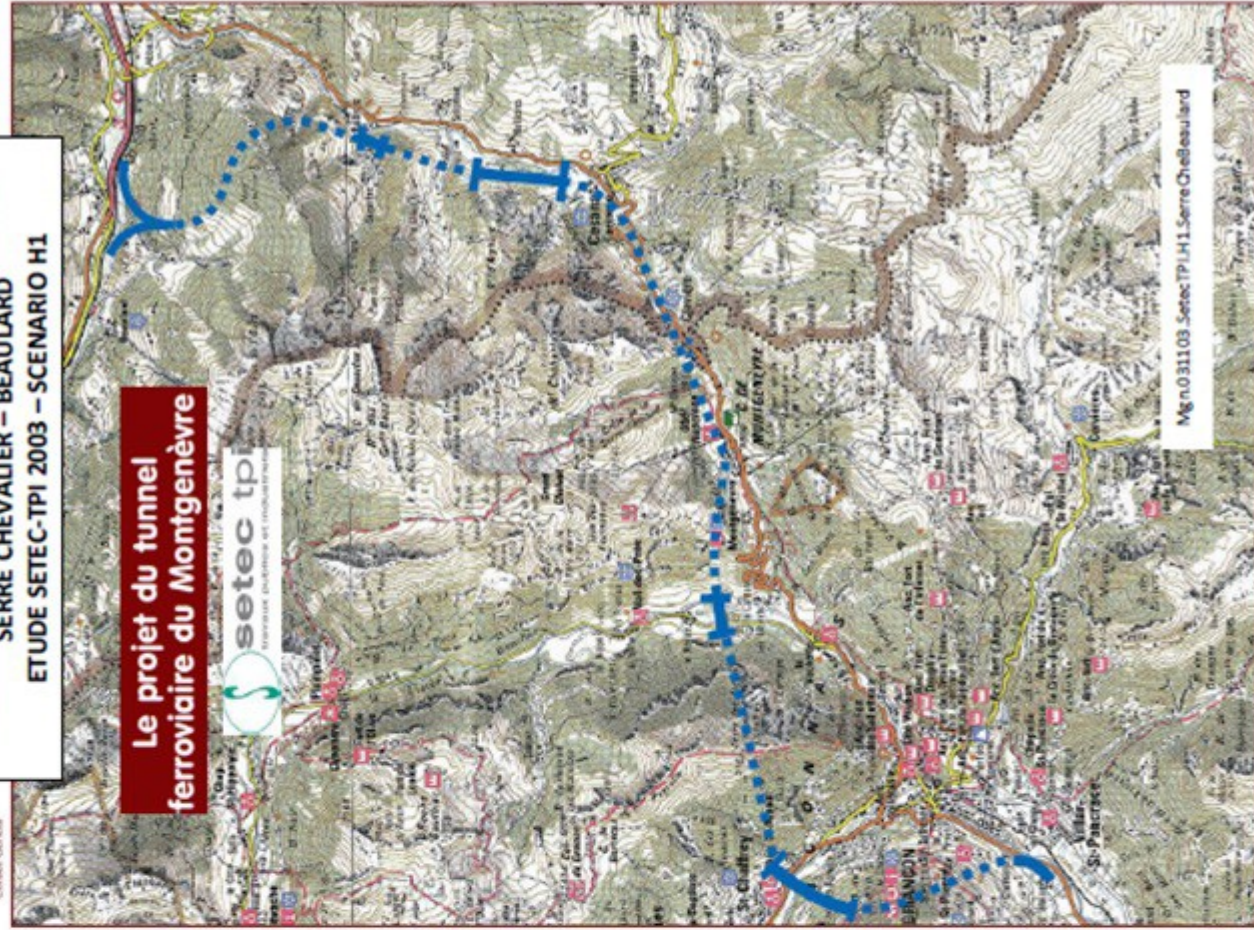
Perception du tracé à l'air libre depuis le village de Mollières



Perception du viaduc du valon de Balbière depuis la RN 24

PERCEE FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENEVRE SERRE CHEVALIER - BEAULARD ETUDE SETEC-TPI 2003 - SCENARIO H1

Le projet du tunnel ferroviaire du Montgenèvre



Mgn031103 Setec TPI H1 Serre Chevalier

La variante H2 : Solution haute Briançon - Beaulard

Un tracé de 24,7 km.
Tracé depuis le sud de Briançon : orientation générale Sud-Est - Nord-Ouest jusqu'à Beaulard entre Bardonnèche et Oulx.

2 gares intermédiaires desservies
Gares intermédiaires desservies : Serre Chevalier (Vallée de la Guisane), Nord Val des Prés (Vallée de la Clarée).

3 tunnels sur 21,6 km.
Longueur du tracé : 24,7 km.

De fortes pentes,
jusqu'à 25,2 %.

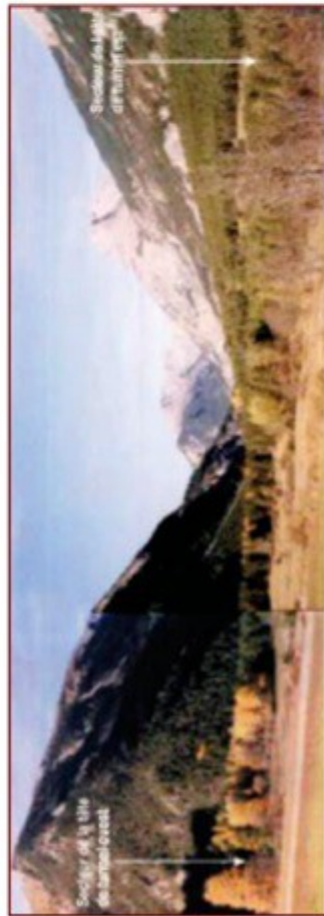
1 descente.

Longueur cumulée en tunnel : 21,6 km.

Nombre de tunnels : 3 (4,6 - 6,4 - 10,6 km).

Rampe maximale : 25,2 %.

Nombre de descentes : 1 (3500 m - 5,2 %).



Vallée de la Clarée - Perception du secteur de la tête de tunnel vers le nord depuis le chemin agricole

Photos : SETEC TPI



Côté Italien - Perception du secteur de la tête de tunnel depuis la RN 335

PERCEE FERROVIAIRE SOUS LE MONTGENEVRE SERRE CHEVALIER - BEAULARD ETUDE SETEC-TPI 2003 - SCENARIO H2

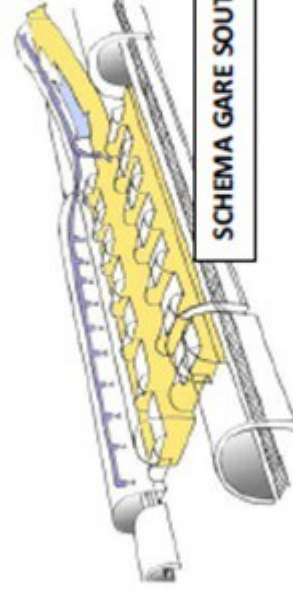
Le projet du tunnel ferroviaire du Montgenèvre



Mgn 031103 Setec TPI H2 SerreChevalier land

LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE/VALLEE DU PO – DESSERTE DE MONTGENEVRE

CONCEPT GARE FERROVIAIRE SOUTERRAINE DE MONTGENEVRE



SCHEMA GARE SOUTERRAINE

1 – Objectif 1 : desserte ferroviaire du site de Montgenèvre, optimisée pour les passagers et le fret léger, connectée aux réseaux français et italien, sécurisée et fiable en toutes saisons

- **Objectif 2 :** création d'un accès de sécurité bien équipé à mi-parcours du segment international Clarée-Cesana long d'environ 10 km

2 – Hypothèses de réflexion

- Scénario percée ferroviaire selon scénario mixte voyageurs et fret léger
- Recherche des interfaces à réaliser lors du percement du tunnel sous le Montgenèvre permettant de créer ultérieurement une desserte ferroviaire du site de Montgenèvre conforme à l'objectif décrit supra
- Création de la descenderie pendant les travaux du tunnel

3 – Concept A : ascenseurs

- Dénivelée : environ 500 m
- Ascenseurs directs ou utilisant un palier à mi-parcours

4 – Concept F : funiculaire

- Dénivelée : environ 500 m – Longueur de la descenderie : entre 1 et 2 km – Pente résultante : environ 50% si 1 km, 25% si 2 km – Durée rotation = 3 à 4 mn
- Funiculaire classique à 2 cabines solidarisées se croisant à mi-parcours

- **A pentes équivalentes (30 à 50%), dénivelée et longeur tunnel funiculaire Montgenèvre = celles du funiculaire souterrain de Val d'Isère et environ moitié de celles du celui de Tignes**

5 – Concept A1 : ascenseurs inclinés (type tour Eiffel, Montmartre)

- Longeur et pente = idem funiculaire
- Chaque cabine fonctionne de manière autonome, permettant de maintenir le trafic en cas d'immobilisation de l'une d'elles, ou, en cas d'affluence, de faire remonter les deux cabines simultanément.
- Autorise des pentes très fortes, donc des descenderies plus courtes par rapport au funiculaire classique – Durée rotation = 3 à 4 mn



FUNICULAIRE SOUTERRAIN
VAL D'ISERE
Déniv 500 m – Long 1700 m

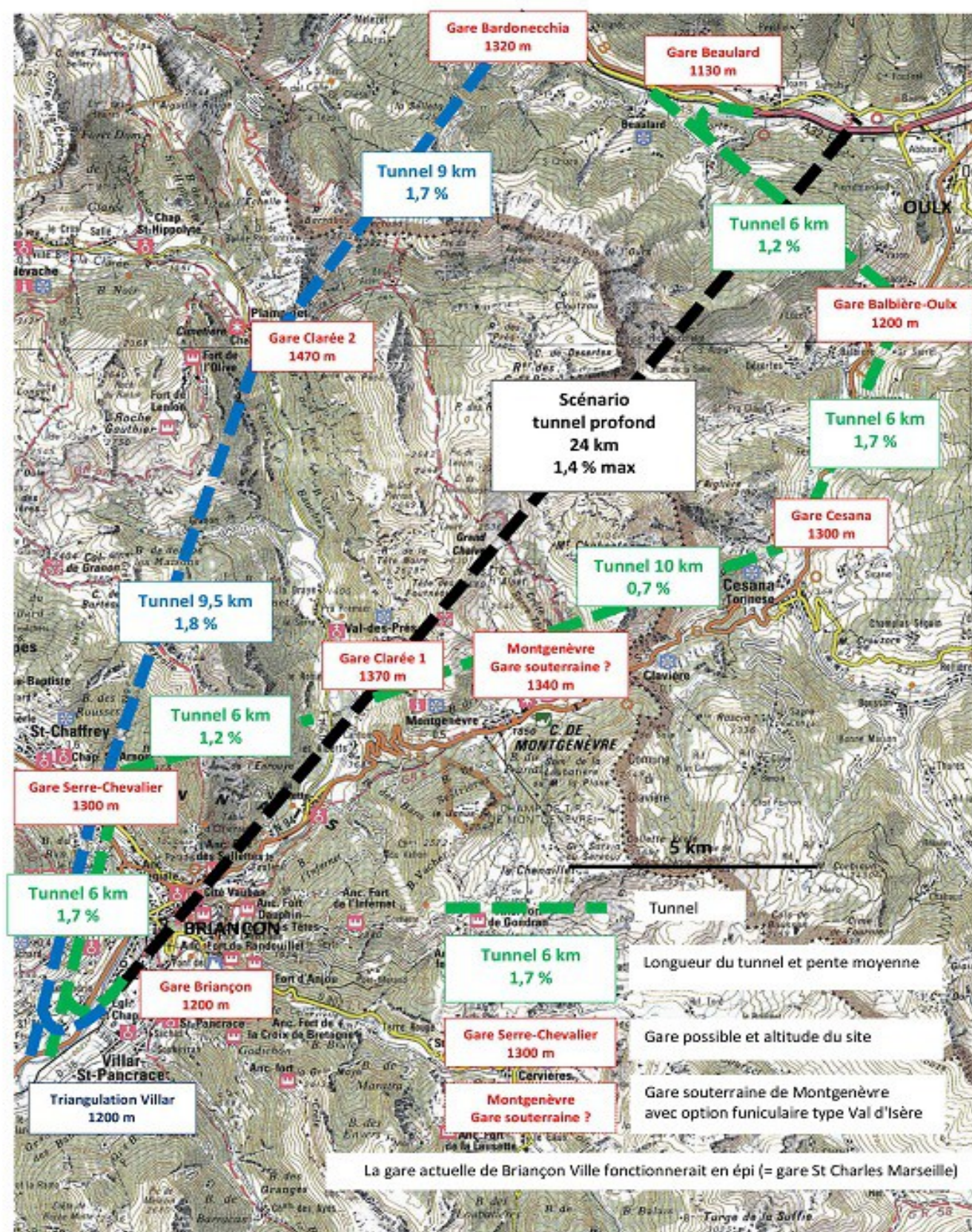


FUNICULAIRE SOUTERRAIN
TIGNES
Déniv 930 m – Long 1720 m

LIAISON FERROVIAIRE VAL DURANCE-ITALIE PAR PERCEE SOUS MONTGENEVRE

3 SCENARIOS A PENTE MAXIMALE 1,8 % (18 ‰)

GARES EN SURFACE, SEMI-ENTERREES OU ENTERREES SELON CHOIX AUTORITES LOCALES
POSSIBILITE AUCUNE VOIE APPARENTE EN SURFACE SI OPTION SOUHAITEE



Percée ferroviaire du Montgenèvre

Etudes préfonctionnelles

Dossier de saisine du débat public
(extrait page 57/106)

UN PROJET REpondant AUX BESOINS DU TERRITOIRE

Les éléments des chapitres précédents permettent de faire ressortir les fondements et objectifs du projet de percée ferroviaire du Montgenèvre et les fonctionnalités répondant aux problématiques soulevées précédemment.

DEVELOPPER L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE POUR DESENCLAVER LES ALPES DU SUD

- Ouvrir pour la ligne des Alpes et les lignes ferroviaires du territoire de nouveaux horizons et en optimiser sensiblement les fonctions pour favoriser les déplacements ferroviaires entre les Alpes du Sud et l'Italie et le reste de la France (Paris, Lyon).
- L'interconnexion des réseaux français et italien devrait assurer le désenclavement des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence, favorisant l'activité économique du massif largement induite par le tourisme et le développement de ses stations de sports d'hiver.
- Pour le transport de voyageurs, offrir aux Hautes-Alpes un accès au réseau TGV potentiellement performant.

► Une ligne nouvelle pour améliorer l'attractivité du ferroviaire.

METTRE EN RELATION DEUX METROPOLES DE RANG EUROPEEN POUR DEVELOPPER LES ECHANGES ET LE TERRITOIRE

- L'Italie est le premier partenaire de la Région PACA. Il est donc essentiel de disposer d'une liaison fiable avec l'Italie du Nord pour fluidifier les échanges et conforter la création d'une macrorégion européenne.
- Conforter la diagonale régionale Marseille – Turin dans sa contribution à l'aménagement du territoire.

► Une ligne nouvelle pour dynamiser les échanges France – Italie.

LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

- Le développement de l'hinterland du port de Marseille-Fos suppose une desserte de qualité et un bon niveau de performance du pré et post acheminement en mode ferroviaire.
- La forte croissance des échanges entre la péninsule ibérique et l'Europe de l'Est contribue à la saturation de l'axe routier longeant le littoral azuréen. La création du tunnel sous le Montgenèvre pourrait permettre un report modal et une alternative complémentaire aux axes déjà existants

Mgn.150401.Arcadis.DossierSaisineDP

► Une ligne nouvelle pour favoriser le report modal.

LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE DU NORD VIA LA PERCEE DU MONTGENEVRE
CONSEIL REGIONAL PROVENCE ALPES COTE D'AZUR – DOSSIER DE SAISINE DE LA CNDP
ARCADIS - JUIN 2015 – PROJET SCENARIO C

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
 Percée ferroviaire du Montgenèvre

Dossier de saisine

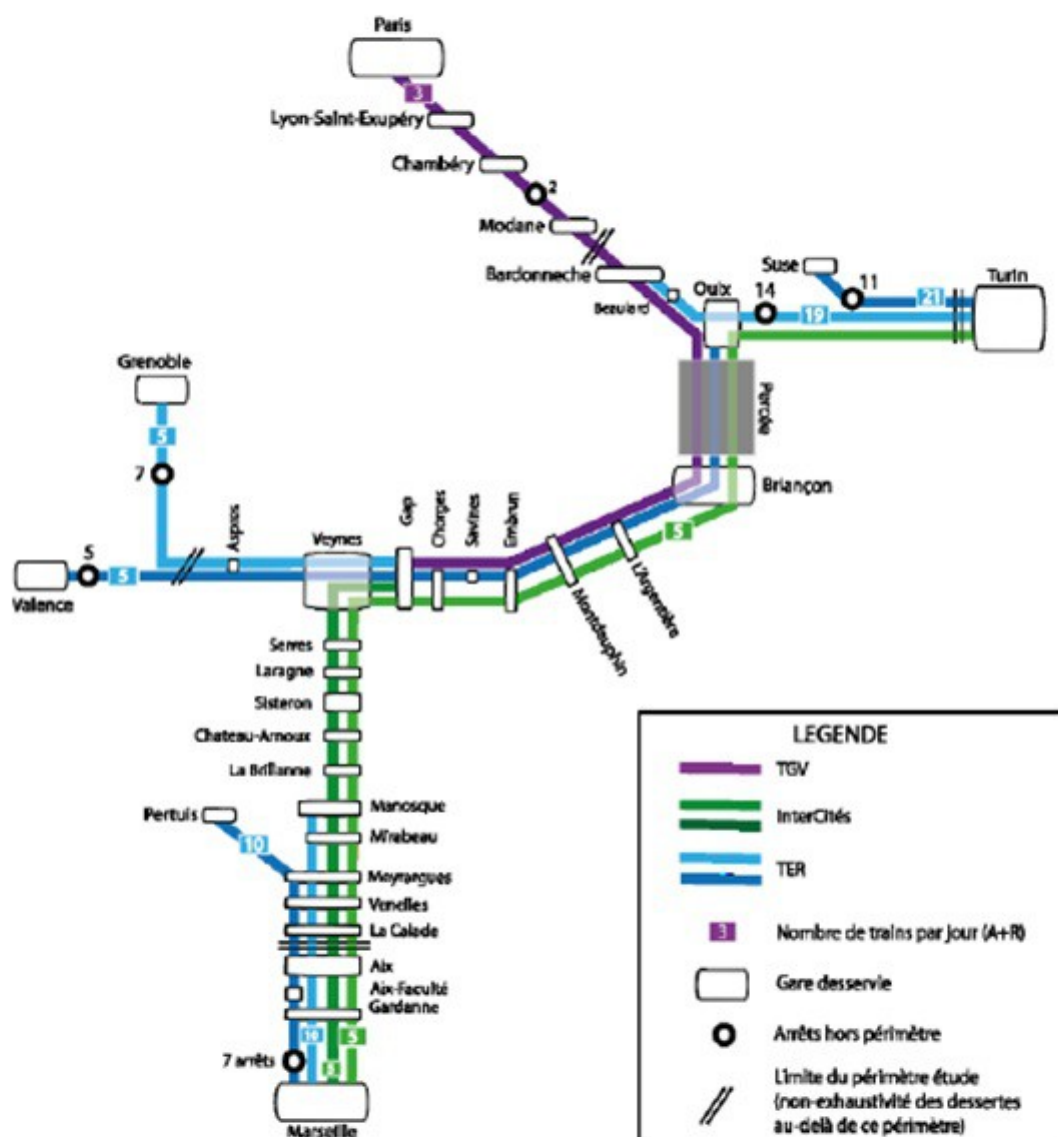


Figure 56 : Schéma de desserte scénario C (ARCADIS)

La ligne nouvelle

La ligne nouvelle est identique au scénario B.

Le réseau existant

Outre l'électrification de la ligne des Alpes entre Briançon et Gap pour y faire circuler du matériel de type TGV, la densification des circulations sur le tronçon Gap – Briançon, actuellement à voie unique, nécessite d'aménager de nouvelles sections à double voie sur lesquelles les TGV pourront croiser des TER :

- Briançon – Prelles, soit 5 km ;
- 3 km au sud de L'Argentière ;
- 4,4 km au sud d'Embrun.

Monsieur Michel CADOT
Préfet de la Région Provence-Alpes-
Côte d'Azur
Préfecture de Région
Place Felix Barct
CS 80001
13282 - MARSEILLE Cedex 06

Marseille, le **10 JUIN 2015**

Monsieur le Préfet

Les études pré fonctionnelles de la percée ferroviaire du Montgenèvre ont été inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2007/2013 et la Région en a assuré la maîtrise d'ouvrage.

Comme décidé en comité de pilotage d'octobre 2013 et indiqué dans mon courrier du 6 octobre 2014, la Région a finalisé le dossier de saisine de la commission nationale de débat public.

Vous en trouverez un exemplaire ci-joint. Celui-ci présente trois variantes :

- Le scénario A dont le coût est de 1 898 M€ (CE 2012) qui consiste en la réalisation d'un tunnel non électrifié permettant :
 - Une liaison sans rupture de charge entre les régions PACA et Piémont ;
 - Une baisse significative des temps de parcours des Hautes Alpes vers Lyon et Paris ;
 - Du fret conventionnel possible entre la Région PACA et le Piémont en heure creuse et selon des modes d'exploitation adaptés aux caractéristiques des lignes.
- Le scénario B dont le coût est de 2 273 M€ (CE 2012) qui consiste en la réalisation d'un tunnel électrifié permettant :
 - Une liaison sans rupture de charge entre les régions PACA et Piémont ;
 - Une baisse significative des temps de parcours des Hautes Alpes vers Lyon et Paris ;
 - Une liaison entre Briançon et Paris (ou le nord de la France) en TAGV sans rupture de charge ;
 - Du fret conventionnel possible entre la Région PACA et le Piémont en heure creuse et selon des modes d'exploitation adaptés aux caractéristiques des lignes.

- Le scénario C dont le coût est de 2 528 M€ (CE 2012) qui consiste en la réalisation d'un tunnel électrifié permettant :
 - Une liaison sans rupture de charge entre les régions PACA et Piémont ;
 - Une baisse significative des temps de parcours des Hautes Alpes vers Lyon et Paris ;
 - Une liaison entre Gap et Paris (ou le nord de la France) en TGV sans rupture de charge ;
 - Du fret conventionnel possible entre la Région PACA et le Piémont en heure creuse et selon des modes d'exploitation adaptés aux caractéristiques des lignes.

Je ne saurais vous rappeler combien ce projet d'infrastructure est important pour le développement économique et l'aménagement des Alpes du sud, mais également pour la mise en relation des métropoles turinoise et marseillaise, le confortement de la diagonale régionale Marseille – Turin dans sa contribution à l'aménagement du territoire ou encore le développement du fret.

Aussi, je souhaite que vous puissiez saisir la Commission Nationale de Débat public rapidement et qu'un débat puisse être engagé dans le cadre du CPER 2015/2020 sous votre responsabilité en tant que Préfet coordonnateur du massif des Alpes.

Dans l'attente de la réalisation de cette infrastructure, je vous réitère ma demande d'un Grenelle des Alpes du sud pour traiter des enjeux de mobilité et d'accessibilité des Alpes du sud ; les montants des opérations de modernisation des axes routiers ou des opérations de modernisation de l'étoile ferroviaire de Veynes inscrits au CPER 2015/2020 n'étant pas suffisants au désenclavement des Alpes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.



Michel VAUZELLE
Ancien Ministre



Orientation 3 : La dimension européenne de la Région confortée au cœur du bassin méditerranéen, des projets collaboratifs renforcés avec les territoires frontaliers (Encart Portes d'entrée)

Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen

Objectif 8 : Conforter les projets à vocation internationale des métropoles et les projets de coopération transfrontalière

Objectif 9 : Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération européenne, méditerranéenne et internationale

CARTE DES OBJECTIFS

Portes d'entrée (Objectifs 7, 8, 9)



Marseille, le

13 JAN, 2019

Présidente de la Métropole
Présidente du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône

Madame Valérie ROSSI
Présidente de SETUMONT
16, Rue Carnot
CS 96006
05001 GAP CEDEX

Vos réf : Votre courrier du 28/09/2018
Nos réf : CD13/2018-12-91556
Dossier suivi par : Annick BRUN
Tél : 04 91 99 77 02
annick.brun@amsmetropole.fr

Objet : Liaison ferroviaire directe Marseille-Turin par le tunnel du Montgenèvre

Madame la Présidente,

J'ai pris connaissance avec intérêt de votre courrier relatif à la liaison ferroviaire directe Marseille-Turin par le tunnel du Montgenèvre. Le désenclavement des Alpes du Sud vers l'Italie du Nord et les connexions indispensables avec le réseau de transport européen (RTE-T) font également partie des préoccupations de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

En effet, l'attractivité et le développement économique de notre territoire sont fortement liés aux capacités de connexion avec les territoires voisins et l'ensemble des territoires européens. Les relations de la Provence avec l'Italie et notamment le nord de ce pays ont, de tous temps, été très étroites et il est indispensable de créer les infrastructures nécessaires à l'amélioration de ces liaisons.

Par ailleurs, la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui vient de définir un plan environnemental commun avec le Département des Bouches-du-Rhône, est fortement soucieuse de la protection de l'environnement. La liaison entre le Val de Durance et l'Italie du Nord ne peut alors s'envisager qu'en mode ferroviaire afin de limiter la pollution et garantir la qualité de vie des territoires alpins. En complémentarité avec la future Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, cette liaison ferroviaire transalpine compléterait également l'intégration de notre système ferré dans le réseau de transport européen et garantirait la jonction avec l'Europe centrale et orientale.

C'est pourquoi, je salue l'importance du travail mené par le SETUMONT sur ce sujet et je tiens à vous assurer par la présente de mon soutien dans cette démarche que je ne manquerai pas de porter auprès du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et des services de l'Etat.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Martine VASSAL

**Comment appliquer le Grenelle de l'Environnement
aux franchissements ferroviaires transalpins ?
Débat en partenariat avec le Comité pour la Transalpine**

2 décembre 2009

Extraits concernant la rentabilité économique d'un franchissement ferroviaire alpin type Lyon-Turin

Quel tableau rapide peut-on dresser des différents modes de traversées alpines ?

Claude GRESSION, Délégué interministériel pour le Lyon-Turin (...) Aux tunnels alpins français du Fréjus et du Mont-Blanc, les trafics ont connu une quasi-stagnation jusqu'en 2007-2008. (...) 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 – environ 1,4 million – notamment poussé par le transit franco-espagnol. (...)

Où en sommes-nous sur ce projet en termes de coûts ?

Claude GRESSION souligne que le coût du tunnel de base se situerait actuellement aux environs de 10 milliards d'euros, les accès côté italien étant de l'ordre de 5 milliards d'euros et les accès côté français de 10,5 milliards, incluant la partie nord du contournement de Lyon qui représente 1,5 milliard: même si ceci peut être phasé, le total général s'élève à 25 milliards d'euros. (...)

Claude GRESSION précise que le financement du projet adoptera une forme mixte de maîtrise d'ouvrage public et de contrat de partenariat, les entrepreneurs ne prenant pas le risque de la géologie. 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. (...)

Jean-Pierre LACROIX (vice-président délégué du Comité pour la Transalpine) évoque en France le «fantôme» du Transmanche et estime que le rôle de TDIE sera de bien dire qu'il ne s'agit pas de refaire, notamment pour les accès, un dispositif type Transmanche, dont on se souvient de l'évolution du coût de l'action quelques semaines après l'ouverture du tunnel. (...)

Michel HAGEGE : Quelle répartition fret-voyageurs est anticipée par la Transalpine ?

Jean-Pierre LACROIX estime que le trafic fret représentera 85 %.

Claude GRESSION précise que ce taux correspond à un nombre de trains. La proportion de TGV ne sera pas considérable. (...), il y a relativement peu de TER franco-italiens. (...)

Claude GRESSION (...) Une étude est également menée sur la possibilité de régulation ou de tarification notamment à la congestion sur l'itinéraire de Vintimille, en espérant qu'il sera possible, sur le plan juridique communautaire, de considérer qu'il s'agit d'un itinéraire alpin ou qui participe au franchissement alpin, notamment en termes de report d'un itinéraire vers l'autre.

Commentaires concernant les problématiques transports dans les Alpes du Sud

Commentaire 1 – L'information, selon laquelle seulement 10% du coût de l'ouvrage peuvent être couverts par les péages futurs, confirme l'ordre de grandeur de la rentabilité d'un investissement pour un franchissement ferroviaire entre la France et la plaine du Pô. La percée ferroviaire sous le Montgenèvre se situe précisément à environ 10% du projet ferroviaire Lyon-Turin.

Commentaire 2 – La possibilité de report des flux des Alpes du Sud, notamment ceux transitant à Vintimille, vers les passages des Alpes du Nord est fortement contestée par les expertises officielles disponibles.

L'audit IGF/CGPC de février 2003 (cf annexe ferroviaire F1) avait déjà écarté les hypothèses visant à comptabiliser les flux des Alpes du Sud (Montgenèvre et Vintimille) dans les flux captables par l'axe Lyon-Turin. Les rapporteurs avaient précisé : "la mission estime 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."

Les services du Ministère français des Transports ont confirmé à plusieurs reprises les conclusions de l'audit. Les passages des Alpes du Nord sont en concurrence directe avec les passages suisses alors que, à l'inverse, les Alpes du Sud sont dans leur continuité (cf. note SESP n°163, décembre 2006).

Enfin, le rapport des autorités fédérales suisses Alpinfo 2009, récemment diffusé, constate l'effondrement du transit transeuropéen sur l'axe Lyon-Turin, alors que simultanément la saturation à Vintimille perdure.



Octobre 2013

Extrait du rapport annuel d'activités 2012-2013 – Page 11

1.2.6. La plateforme du corridor Lyon-Turin (PCLT)

Le principal objectif de la PCLT est de réunir toutes les parties concernées par le calendrier et la gestion de cette importante infrastructure de transport afin de planifier, coordonner et superviser les actions à entreprendre sur le corridor Lyon-Turin dans les années à venir.

Après les deux premières réunions, à Bruxelles en 2011 et à Chambéry en 2012, une **troisième réunion de la plateforme a eu lieu à Bruxelles le 22 janvier 2013**. Sous la présidence du coordinateur, les principaux acteurs du corridor Lyon-Turin ont discuté de l'état du projet, des progrès effectués depuis la dernière réunion et ont approuvé les orientations. La PCLT comprend le coordinateur européen, la Commission européenne, les autorités nationales, régionales et locales des deux États membres concernés, la France et l'Italie, les directeurs et les opérateurs de chemin de fer, le promoteur actuel LTF, l'Observatoire, et les organisations représentant les intérêts de l'industrie et des futurs utilisateurs, comme Transalpine et Transpadana.

La troisième réunion était centrée sur **la ligne historique** et le rôle qu'elle pouvait jouer comme **axe ferroviaire principal entre la France et l'Italie**.

Les participants sont convenus de la **nécessité de réactiver la ligne existante pour qu'elle devienne l'axe ferroviaire principal pour le transport des marchandises entre la France et l'Italie**. Le point de vue partagé est l'impossibilité politique de proposer la construction d'une nouvelle ligne sans avoir entrepris tous les efforts possibles pour rétablir la ligne existante comme artère principale de transport après les travaux d'élargissement du tunnel ferroviaire Fréjus/Mont Cenis.

Le coordinateur continuera en conséquence à **soutenir les efforts** des deux États membres, notamment au travers du travail du groupe de haut niveau **sur la ligne historique**.

<http://setumont.free.fr>

