

# S'affranchir du verrou du Montgenèvre : une opportunité européenne pour le désenclavement des Alpes du Sud

<http://setumont.free.fr/>



Valérie ROSSI  
Présidente de Setumont  
Conseillère départementale  
Canton de Chorges (05)  
Maire de Puy-Sanières (05)

## Une reconnaissance européenne de l'urgence du projet Montgenèvre

Ce cahier a pour objectif de rappeler les enjeux européens du projet Montgenèvre.

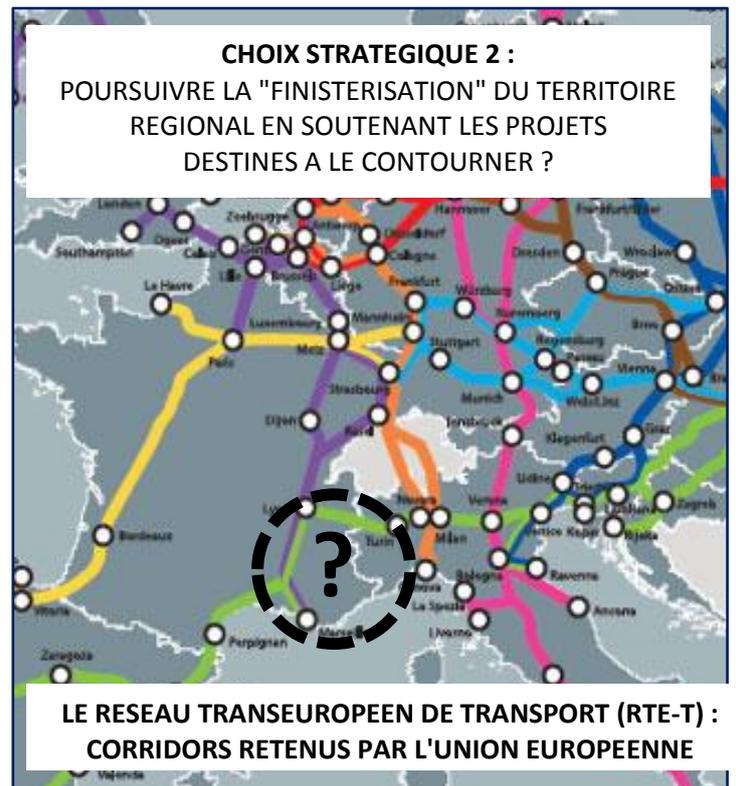
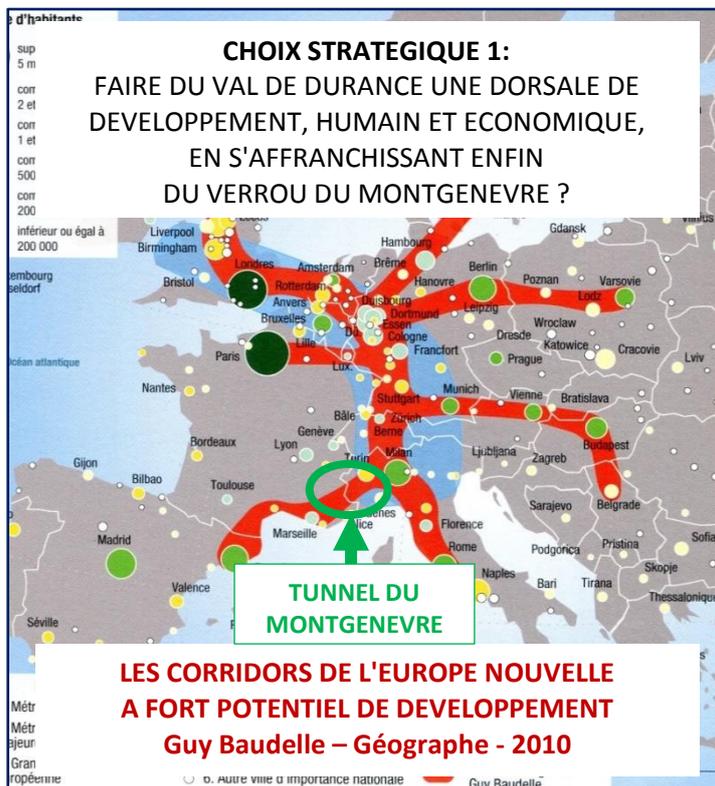
Le concept stratégique de Setumont vise à faire du val de Durance une dorsale de développement, humain et économique, de l'Europe du Sud en s'affranchissant, enfin et définitivement, du verrou du Montgenèvre, avec une liaison ferroviaire électrifiée.

L'ouverture des frontières des pays de l'Europe centrale et orientale (PECO) et la nouvelle stratégie suisse des transports ont bouleversé les flux de transit dans les Alpes.

Cette évolution place idéalement le passage du Montgenèvre dans le prolongement des nouvelles infrastructures suisses, Lötschberg-Simplon (2007) et Saint Gothard (2016).

Le segment ferroviaire Marseille-Turin, intégré dans le RTE-T, désenclavera les Alpes du Sud vers la plaine du Pô et les grandes métropoles de l'Europe centrale, en favorisant le transfert modal et en respectant l'environnement exceptionnel de nos vallées alpines.

## QUEL CHOIX STRATEGIQUE EUROPEEN POUR LE TERRITOIRE REGIONAL ?



# 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

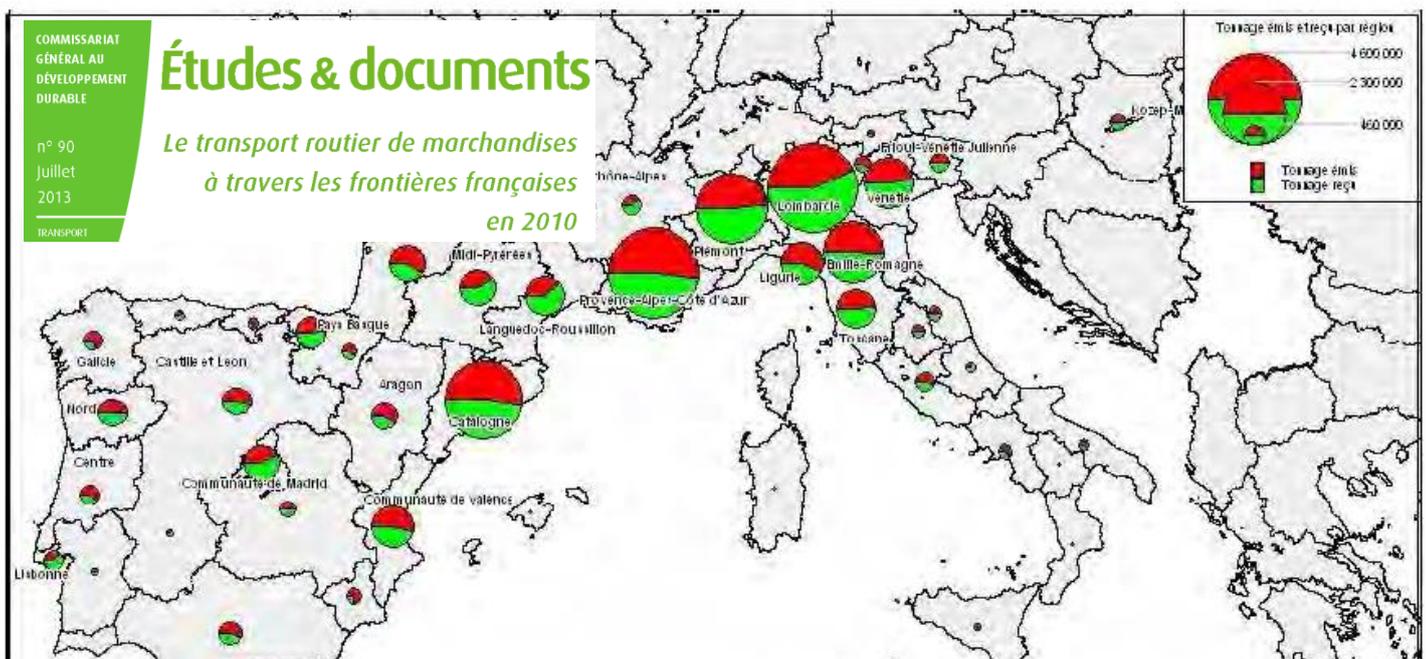
*Il est de l'intérêt européen que le projet permette de réaliser les raccordements manquants (...)  
Les Alpes représentent un obstacle naturel majeur pour le développement de plusieurs régions, dont  
Provence-Alpes-Côte d'Azur.*

*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.*

*Nota: Setumont partage cette analyse du Parlement européen et préconise la mise en œuvre de ce choix  
stratégique pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Le tunnel du Montgenèvre connectera ainsi  
directement la voie du val de Durance aux deux grands corridors européens, celui ouest-est de la plaine du Pô  
et celui nord-sud des nouveaux tunnels suisses, supprimant ainsi le maillon transfrontalier manquant du RTE-T  
entre Briançon et Oulx/Bardonecchia dans les Alpes du Sud.*

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



*Nota: cette étude du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) précise les origines/destinations (O/D) des flux routiers qui traversent les Alpes du Sud. L'importance des O/D de la plaine du Pô est évidente en cumulant les flux O/D du Piémont, de la Lombardie et de la Vénétie. A noter que les flux O/D pour chacune de ces trois régions de la plaine du Pô sont supérieurs aux flux O/D liés à la Ligurie, desservie directement par le port de Gênes. Les enjeux économiques de la liaison ferroviaire val de Durance-plaine du Pô, via le tunnel du Montgenèvre, apparaissent clairement avec cette expertise du CGDD. Le transfert modal favorisé par cette liaison se situe au cœur des directives gouvernementales sur la transition ferroviaire pour nos vallées alpines.*

**LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE PAR LE TUNNEL SOUS LE MONTGENEVRE**  
**ACCORDS FRANCO-ITALIENS**  
**(RAPPEL)**

**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 (...) 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. (...)

***Nota: l'article 8 est le seul article du traité de 1947 à ne pas avoir encore été mis en œuvre.***

**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**".

***Nota: 17 ans après cette décision, le compte-rendu de la mission, confiée par les gouvernements français et italien à la CIG des Alpes du Sud, n'a toujours pas été publié.***

**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, (...)

(...) 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 des Hautes Alpes

Le Président

Alain BAYROU

***Nota: cet accord, signé à Turin, définit avec précision les objectifs du projet Montgenèvre. Il préfigure la procédure des groupements européens de coopération territoriale (GECT), officialisée par la loi 2013-431 du 28 mai 2013.***

## 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
<b>Ligne du Val de Durance Aix – Veynes Devoluy - Gap – Briançon</b>	Amélioration de la capacité (signalisation et voie) entre Aix et Grenoble (projet à vocation TER <b>et fret</b> )	<b>+ 4 à 7 MT</b>	<b>2020</b>  <b>1600 M€</b>	<b>TRES FORTE</b>
<b>Marseille - Grenoble et Briançon – Turin Italie du Nord via tunnel ferroviaire sous Montgenèvre</b>	Variante du projet ci-dessus, y ajoutant la desserte vers Grenoble et Briançon au- delà de Veynes - Dévoluy			
<b>Cavaillon – Pertuis - Meyrargues</b>	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). (...)

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.** (...)

*Nota : cette étude des services de l'Etat confirme le coût du projet Montgenèvre, estimé à environ le dixième du coût du projet de doublement de l'axe ferroviaire Lyon-Turin. Le potentiel fret du projet Montgenèvre est évalué au double du trafic actuel sur l'axe Lyon-Turin, trafic qui s'est effondré depuis la mise en œuvre de la nouvelle stratégie suisse des transports. Ce trafic ferroviaire dans les Alpes du nord plafonne dorénavant, tous trafics confondus, à environ 3 Millions tonnes, constituées par 3 Mt en trafic d'échange et 0 Mt en transit transeuropéen, pour une capacité du tunnel du Mont Cenis proche de 20 Mt.*

*A contrario, la stratégie suisse a pour conséquence heureuse de placer idéalement le passage du Montgenèvre dans la continuité directe des nouveaux tunnels suisses, Lötschberg-Simplon (2007) et Saint Gothard (2016), achevant ainsi la connexion du RTE-T avec le réseau des Alpes du Sud, dès la mise en service du tunnel du Montgenèvre.*