



EVOLUTION DES FLUX EN EUROPE DU SUD

**QUELLE STRATEGIE POUR L'AVENIR
DU VAL DE DURANCE ET
L'ESPACE INTERREGIONAL PACA – PIEMONTE ?**

SISTERON

5 novembre 2015



EVOLUTION DES FLUX EN EUROPE DU SUD

**1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE : LES ANCRAGES
FONDAMENTAUX**

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT

3 – LE CHOIX DES PROCEDURES

1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE : LES ANCRAGES FONDAMENTAUX

**QUEL FUTUR VOULU
POUR LE DEVELOPPEMENT, HUMAIN ET ECONOMIQUE,
DU VAL DE DURANCE ET
DE L'ESPACE INTERREGIONAL PACA-PIEMONTE ?**

LES SAVOIRS INDISPENSABLES :

- QUELS SONT LES FLUX EN EUROPE DU SUD ?**
- QUELLES SONT LES EVOLUTIONS PREVISIBLES DE CES FLUX ?**
- QUELLES SONT LES STRATEGIES DES TERRITOIRES VOISINS ?**

1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE : LES ANCRAGES FONDAMENTAUX

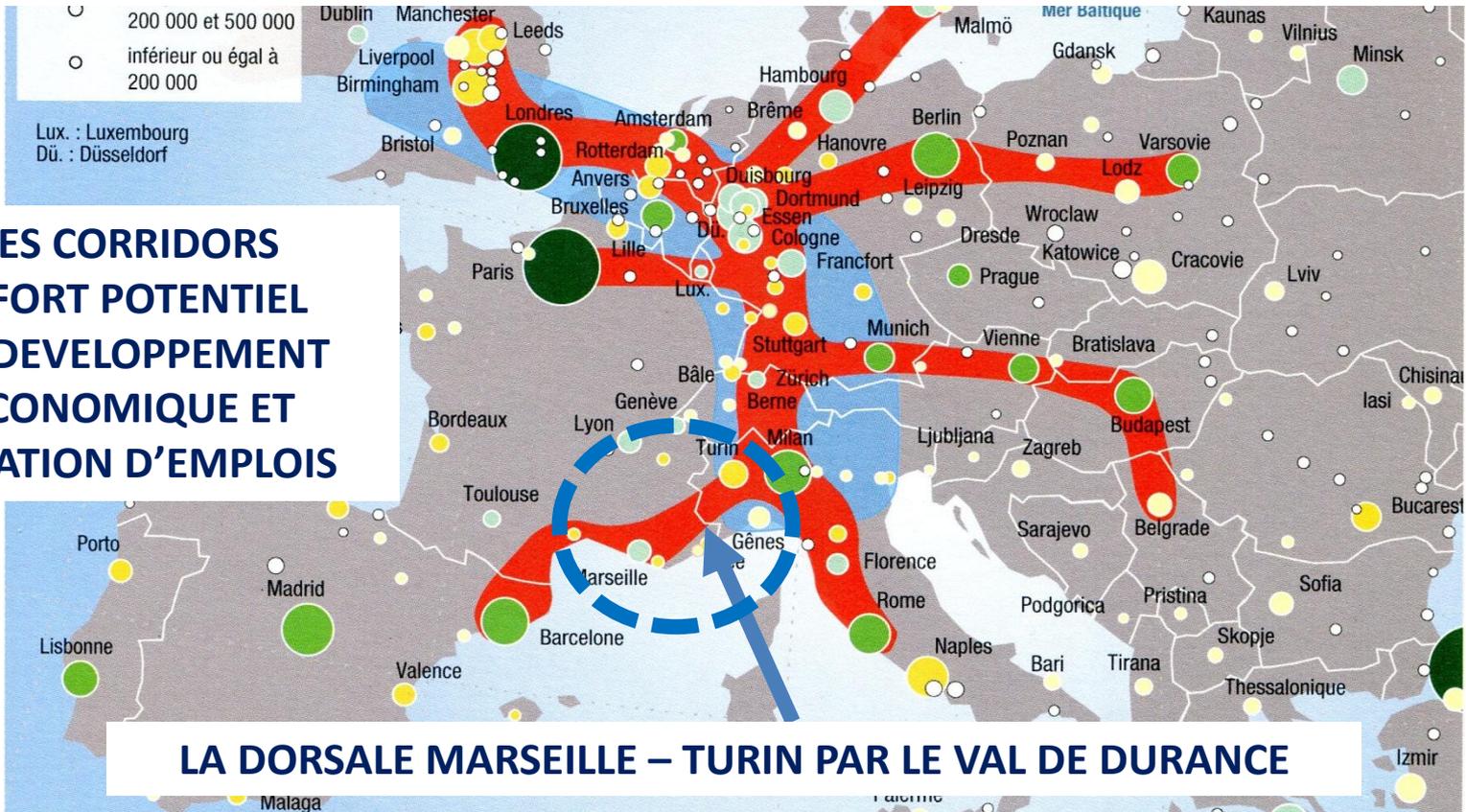
LES PRINCIPAUX EVENEMENTS STRUCTURANTS CONCERNANT LES FLUX EN EUROPE DU SUD DEPUIS FIN XXème SIECLE

- SUPPRESSION DU « RIDEAU DE FER » ET OUVERTURE DES PECO,
- PARTITION DE L'EX-YOUGOSLAVIE ET ENTREE DES NOUVEAUX ETATS
DANS LA COMMUNAUTE EUROPEENNE,
- NOUVELLE STRATEGIE SUISSE EN FAVEUR DU CAPTAGE ET DU
DRAINAGE DES FLUX ECONOMIQUES DE TRANSIT

LA NOUVELLE EUROPE POST - RIDEAU DE FER URSS : DE LA "BANANE BLEUE" DE ROGER BRUNET ANNEES 1970 A LA "PIEVRE ROUGE" DE GUY BAUELLE ANNEES 2000 : OUVERTURE DES PECO + NOUVELLE STRATEGIE SUISSE

○ 200 000 et 500 000
○ inférieur ou égal à 200 000
Lux. : Luxembourg
Dü. : Düsseldorf

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



LA DORSALE MARSEILLE – TURIN PAR LE VAL DE DURANCE

Hierarchie des villes européennes

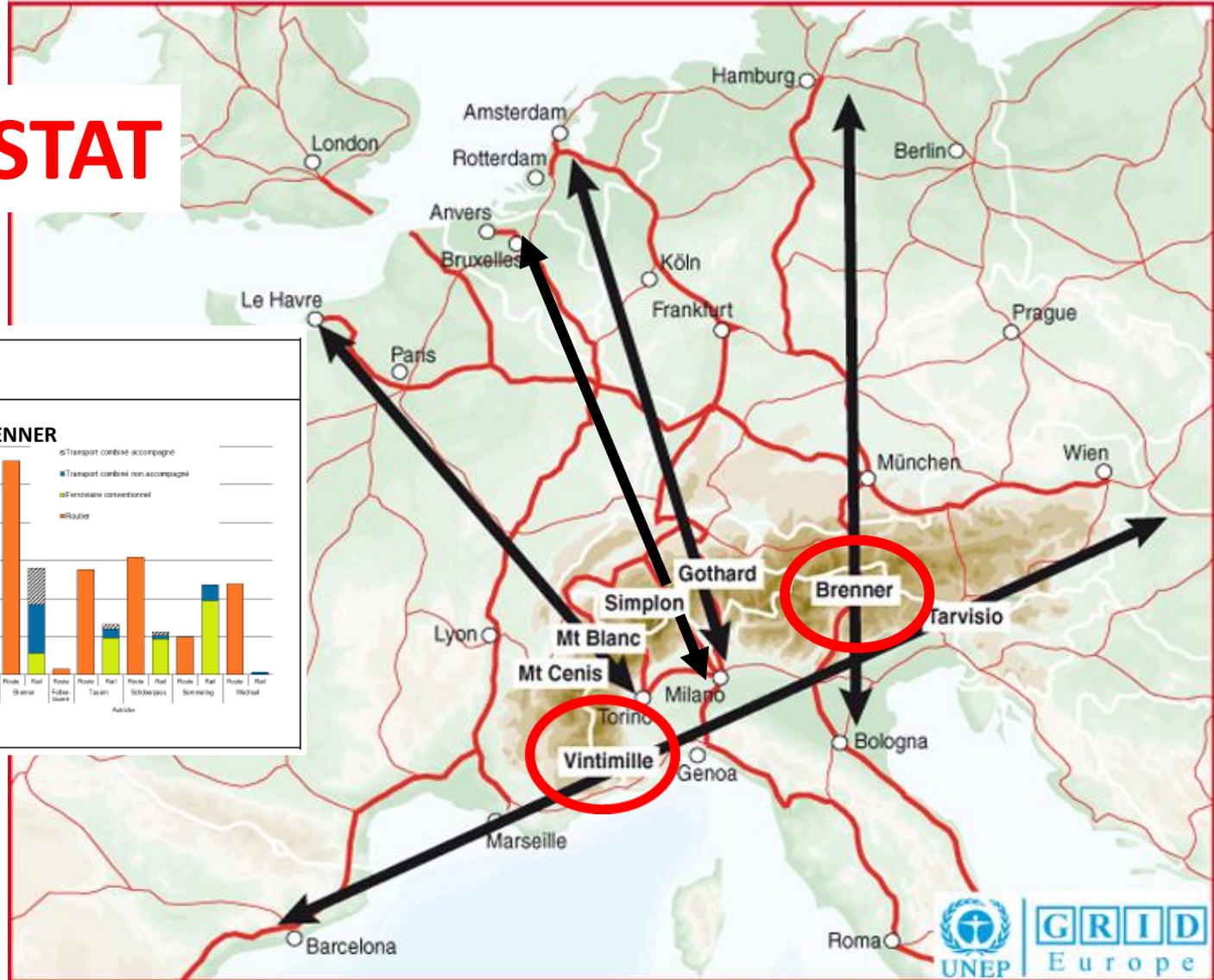
- 1. Métropole mondiale
- 2. Métropole européenne majeure
- 3. Grande ville d'importance européenne
- 4. Grande ville à potentiel européen
- 5. Ville d'importance nationale affirmée
- 6. Autre ville d'importance nationale

○ "Banane bleue" de Roger Brunet
● "Pieuvre rouge" de Guy Baudelle

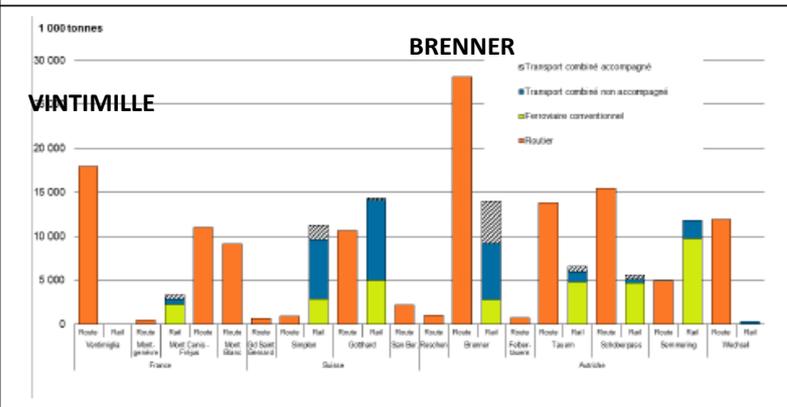
0 250 500 km

Freight corridors, tunnels and passes

LE CONSTAT



TONNAGE TRANSPORTÉ PAR ROUTE ET RAIL EN 2011
EN 1 000 TONNES



Cartography: UNEP/DEWA/GRID-Europe, November 2007

The boundaries and names shown and the designations used on maps and graphics do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.



LE CONSTAT



Commission européenne
DG MOVE

Confédération suisse
Office fédéral des transports (OFT)

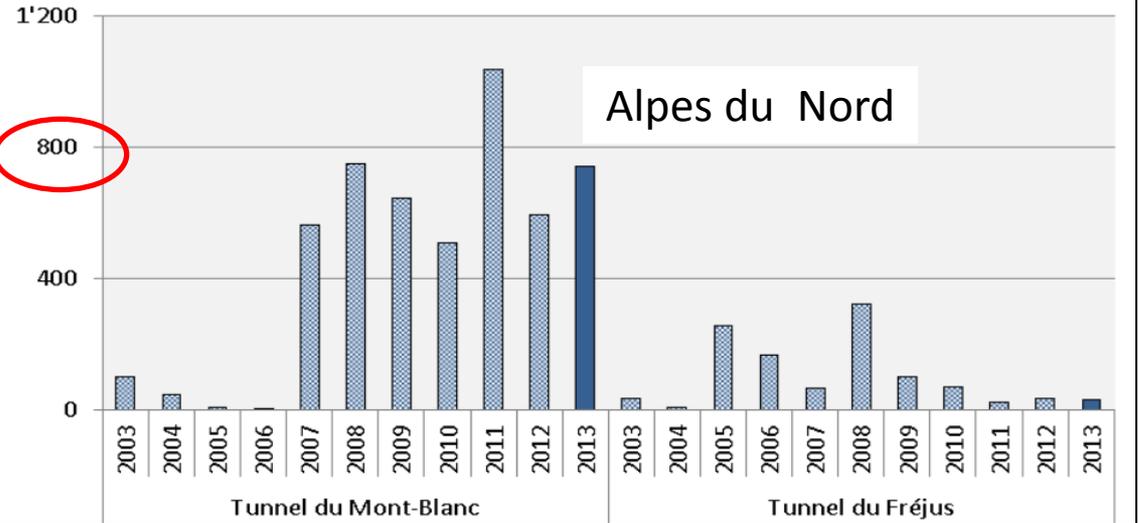


Observation et
analyse des
congestions des
flux transalpins
routiers
dans les Alpes
françaises

Rapport 2013

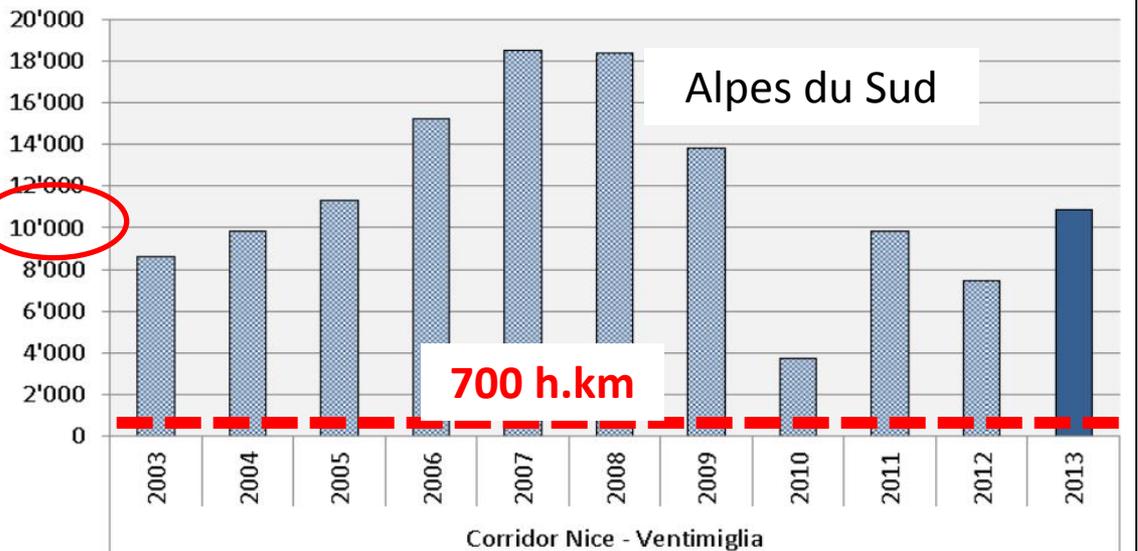
Congestion aux passages du Mont Blanc et du Fréjus 2003-2013

Moyenne annuelle decongestion en h.km



Congestion au passage de Ventimiglia 2003 - 2013

Moyenne annuelle decongestion en h.km



LE CONSTAT

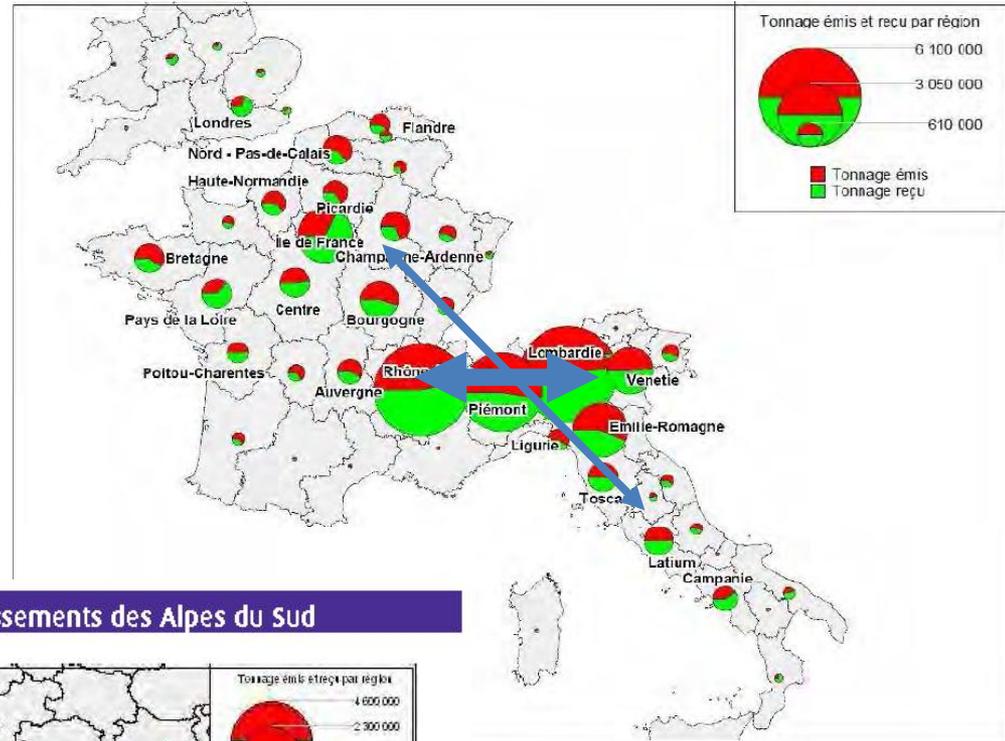
COMMISSARIAT
GÉNÉRAL AU
DÉVELOPPEMENT
DURABLE

Études & documents

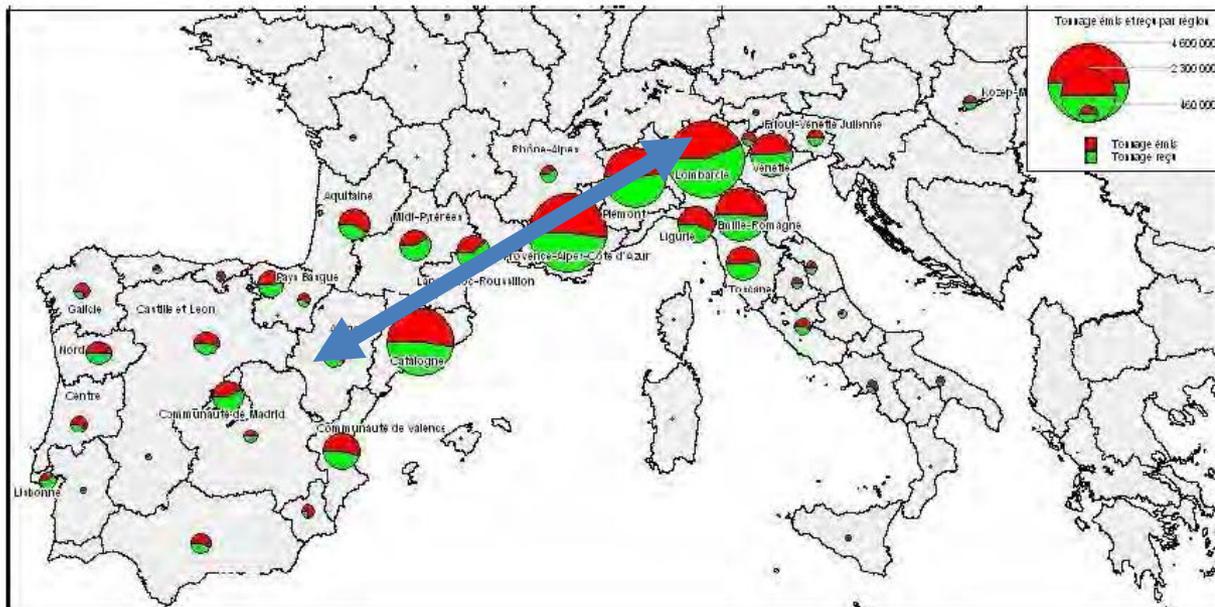
*Le transport routier de marchandises
à travers les frontières françaises
en 2010*

n° 90
Juillet
2013

TRANSPORT



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



Source : SOeS, enquête Transit 2010

Source : SOeS, enquête Transit 2010

Alpinfo 2013

LE CONSTAT

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail

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				2006				2012				2013*			
	Route		Route+ Rail	Rail	Route		Route+ Rail	Rail	Route		Route+ Rail	Rail	Route	Route+ Rail	Rail	
	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	
France																
Ventimiglia	560	8.6	8.6	0.0	801	12.2	12.2	0.0	672	10.2	10.2	0.0	679	10.3	10.3	0.0
Montgenèvre	32	0.3	0.3		8	0.1	0.1		7	0.1	0.1		8	0.1	0.1	
Mont-Cenis			2.6	2.6			0.2	0.2			0.0	0.0			0.0	0.0
Fréjus	405	7.2	7.2		142	2.2	2.2		69	1.0	1.0		67	1.0	1.0	
Mont-Blanc			0.0		170	2.5	2.5		121	1.7	1.7		114	1.6	1.6	

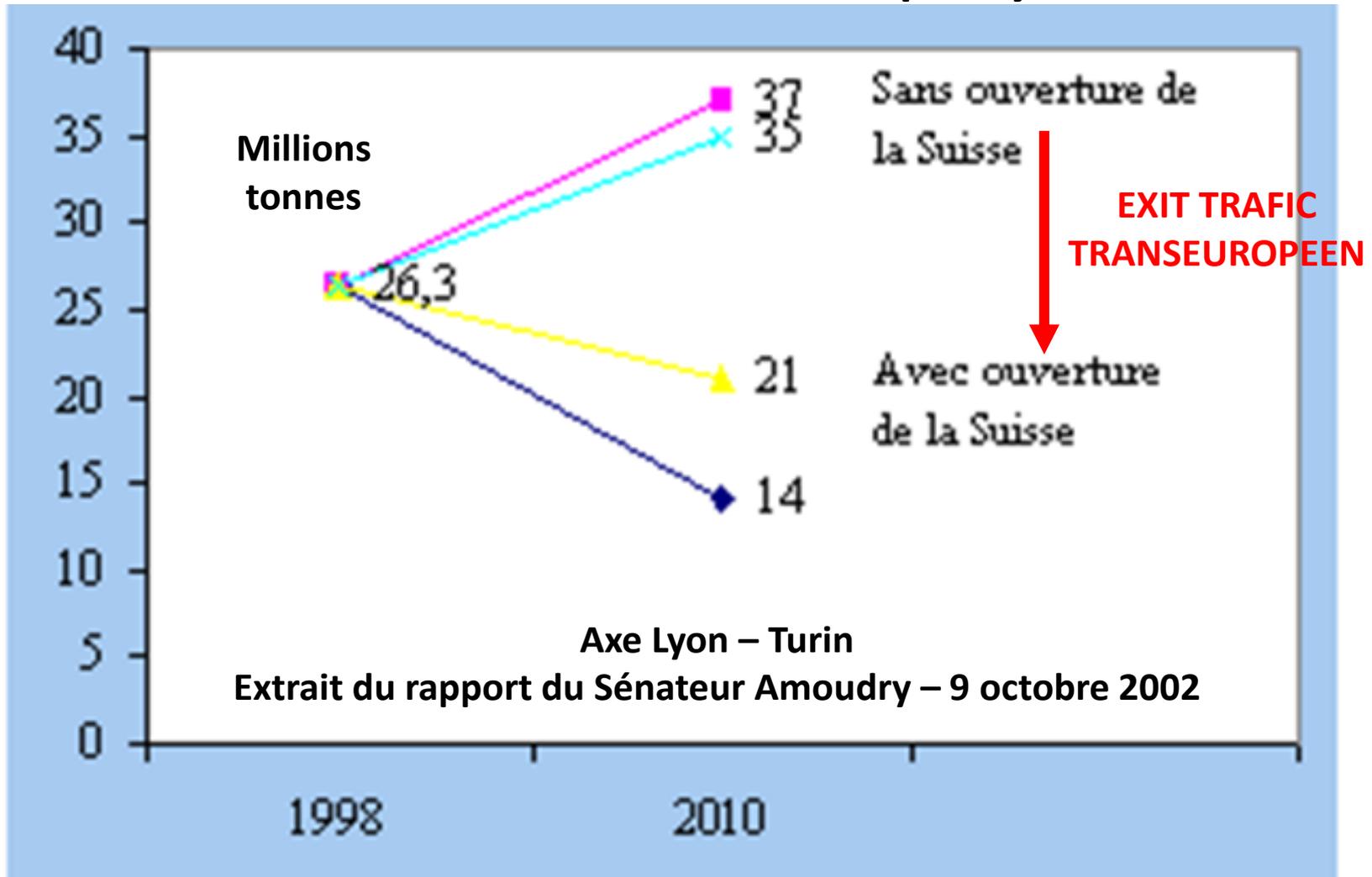
Trafic marchandises total à travers les Alpes (interne+import+export+transit)																											
Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail de Ventimiglia à Vienne	2000						2006						2012						2013*								
	Route		Route+ Rail	Total	Rail		Route		Route+ Rail	Total	Rail		Route		Route+ Rail	Total	Rail		Route	Route+ Rail	Total	Rail					
	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	WACCTCNA t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	WACCTCNA t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	WACCTCNA t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)		
France																											
Ventimiglia	1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0	1411	18.9	19.5	0.6	0.6	0.0	1282	17.1	17.4	0.4	0.4	0.0	1295	17.3	17.7	0.5	0.5	0.0			
Montgenèvre							66	0.7	0.7					48	0.5	0.5				52	0.5	0.5					
Mont-Cenis			8.6	8.6	5.0	3.6			5.2	5.2	3.0	1.8	0.4			3.4	3.4	2.2	0.7	0.5			3.2	3.2	2.0	0.6	0.6
Fréjus	1527	25.2	25.2				844	12.5	12.5					678	10.2	10.2				663	10.0	10.0					
Mont-Blanc			0.0				606	9.0	9.0					581	8.8	8.8				549	8.3	8.3					
Suisse																											

QUE S'EST-IL PASSÉ ?

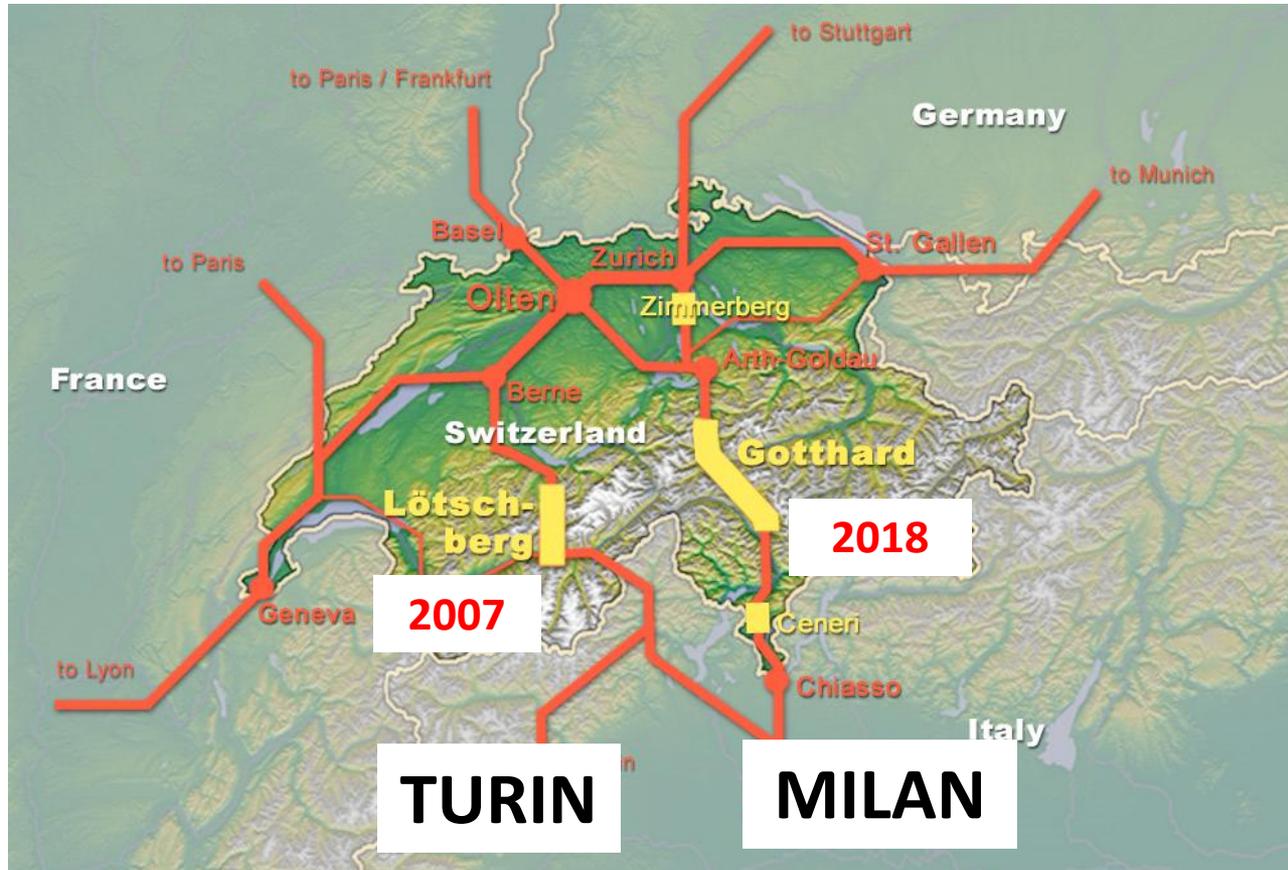
Rapport BROSSIER 1998

* OD flux Alpes Nord distincts Alpes Sud

* Ouverture Suisse = fin transit NS par Lyon-Turin



LA STRATEGIE SUISSE DE CAPTAGE DES FLUX



1. La RPLP (vote en septembre 1998)

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), mise en vigueur au 1er janvier 2001, avec autorisation PL 40 tonnes

2. La modernisation de l'infrastructure ferroviaire (vote en novembre 1998)

Réseau avec deux nouveaux tunnels, St-Gothard et Lötschberg, raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Coût 30 Milliards € sur 20ans.

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

Claude GRESSIER, 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 ?

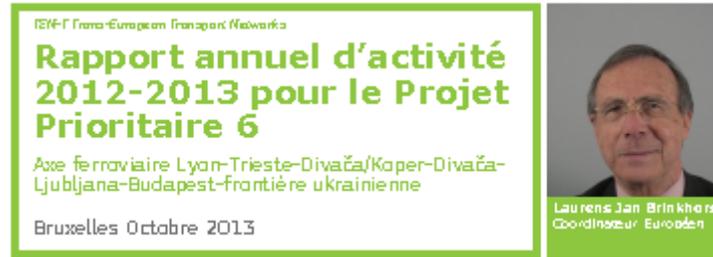
Claude GRESSIER souligne que le coût du tunnel de base se situerait actuellement aux environs de 10 milliards d'euros, les accès côté italien étant de l'ordre de 5 milliards d'euros et les accès côté français de 10,5 milliards, incluant la partie nord du contournement de Lyon qui représente 1,5 milliard: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

Claude GRESSIER 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**. (...)

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

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

Claude GRESSIER 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. (...)



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**.

2007 : Directive territoriale d'aménagement des Bouches du Rhône

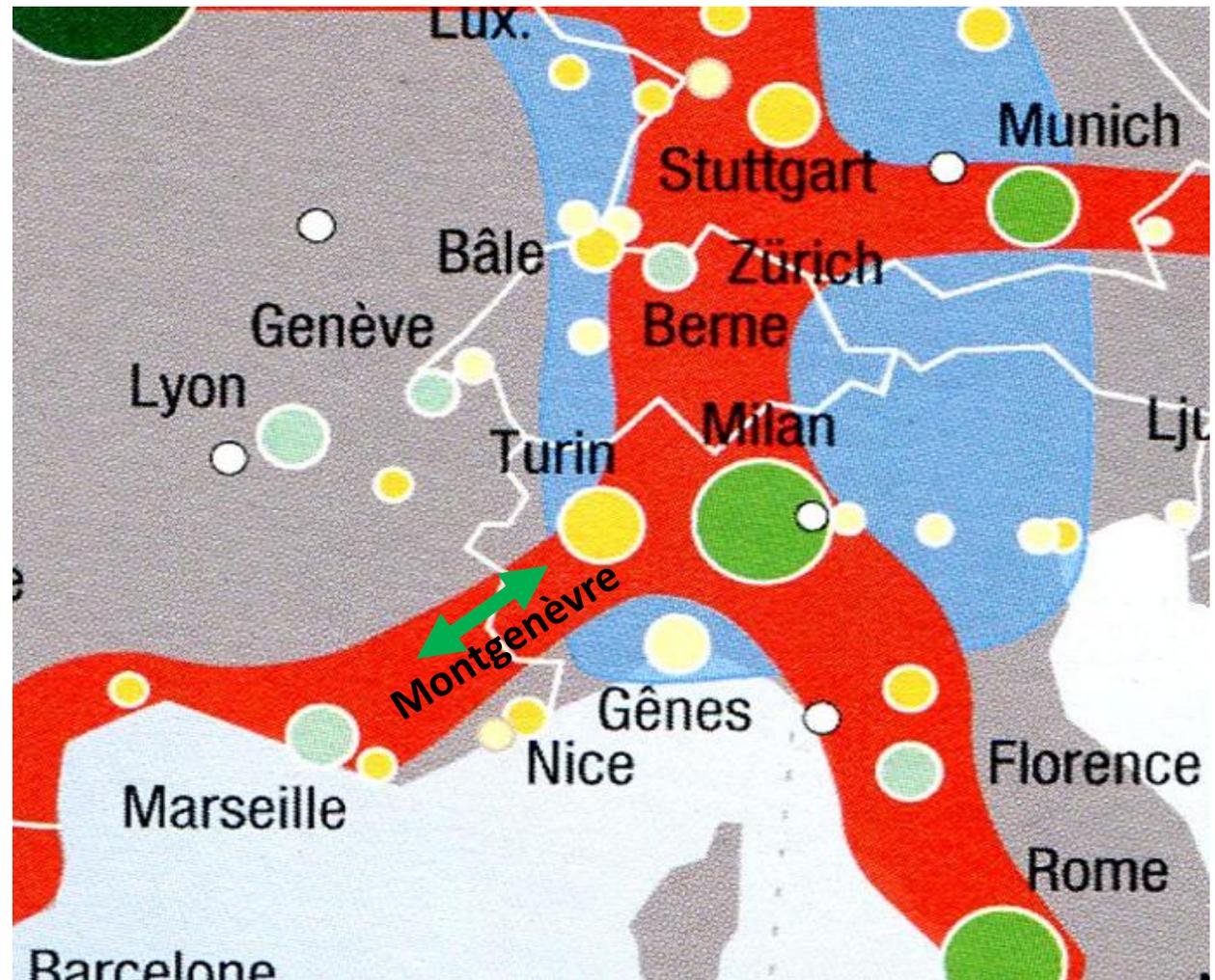
Objectif 1, Priorité 1 : la grande accessibilité

Urgence 1: la continuité des grands axes Nord-Sud et Est-Ouest

Orientation : liaison ferroviaire val de Durance - Italie,
s'affranchir du verrou du Montgenèvre



Décret en Conseil d'Etat
n° 2007-779 du 10 mai 2007
Avec orientations prescriptives (?)



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)**

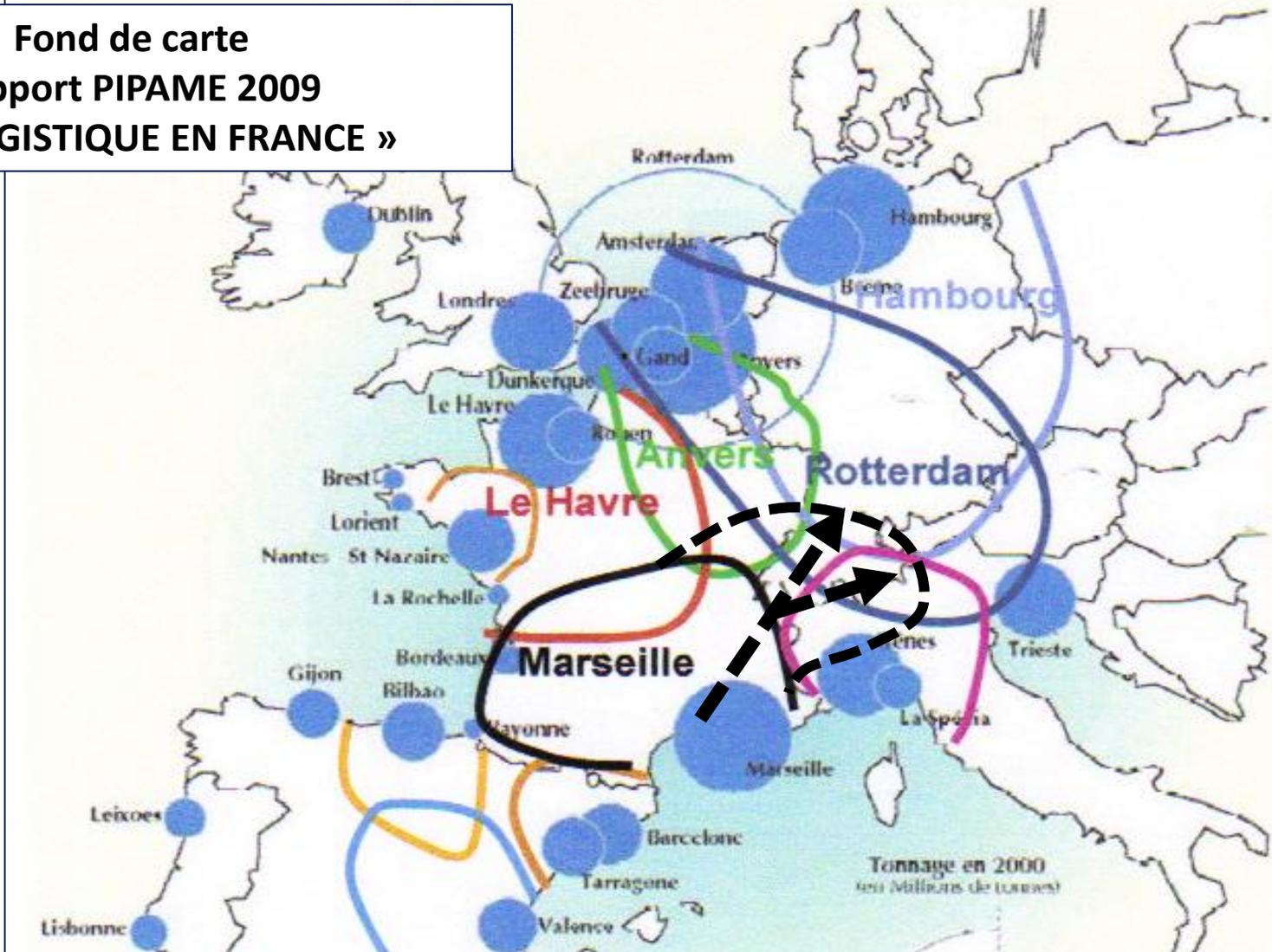
Justification

*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.***

Fond de carte
Rapport PIPAME 2009
« LA LOGISTIQUE EN FRANCE »



Objectif de la percée ferroviaire du Montgenèvre pour l'hinterland du GPMM :
accéder directement à la plaine du Pô et aux tunnels suisses
en ciblant l'extrémité des hinterlands des ports concurrents

GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

DELIBERATION N° 3 - 3

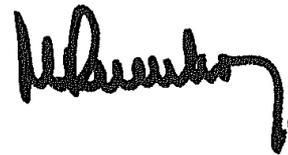
Séance du 17 septembre 2009

DESSERTE FERROVIAIRE DU PORT DE MARSEILLE-FOS

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 GPMM

ACCORDS DES GOUVERNEMENTS FRANÇAIS ET ITALIEN

Traité de paix signé à Paris le 10 février 1947

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.

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

EXPOSE DES MOTIFS

(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 ;

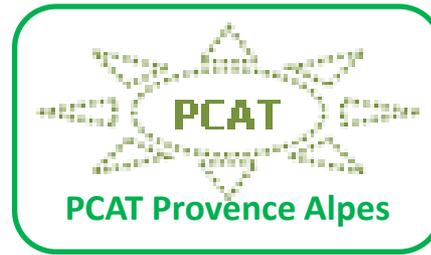
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée entre Briançon et Gap, le désenclavement TGV de l'ensemble des Hautes Alpes ;

- 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 Turino,
La Présidente
Mercédès BRESSO

Pour le Conseil Général des Hautes Alpes
Le Président
Alain BAYROU



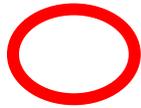
EVOLUTION DES FLUX EN EUROPE DU SUD

1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE : LES ANCRAGES FONDAMENTAUX

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT

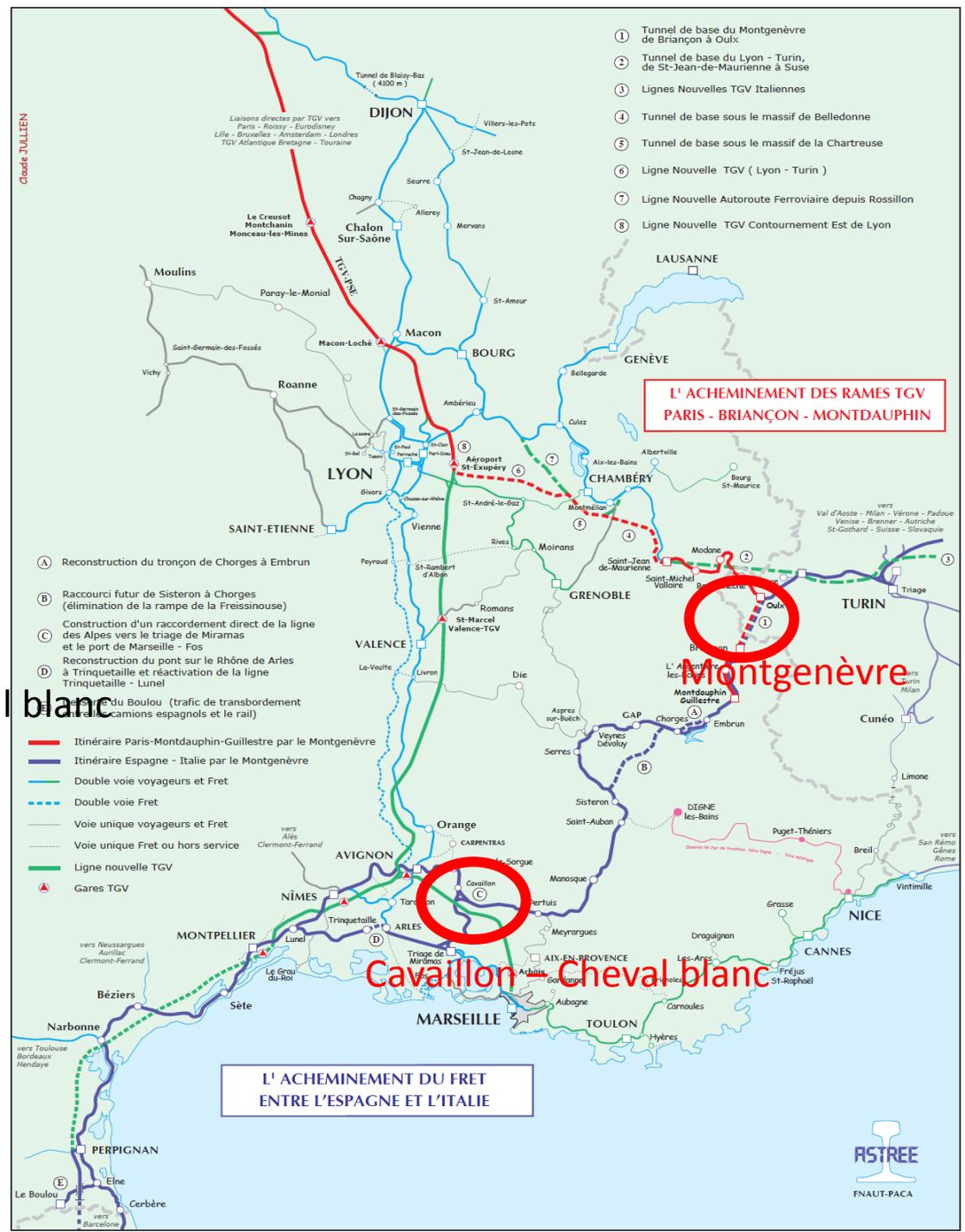
3 – LE CHOIX DES PROCEDURES

CONCEPT DE LIAISON PROPOSE PAR FNAUT-PACA



Maillons manquants à créer:

- Connexions à Cavailon – Cheval blanc
- Tunnel du Montgenèvre,



LE MAILLON TRANSFRONTALIER MANQUANT
CONCEPT PRIVILEGIE PAR SETUMONT
(AG du 12 avril 2013)

= concept mixte permettant :

1 - le désenclavement, économique et humain,
des Hautes Alpes, y compris la desserte intermédiaire
des stations qui la souhaitent

et

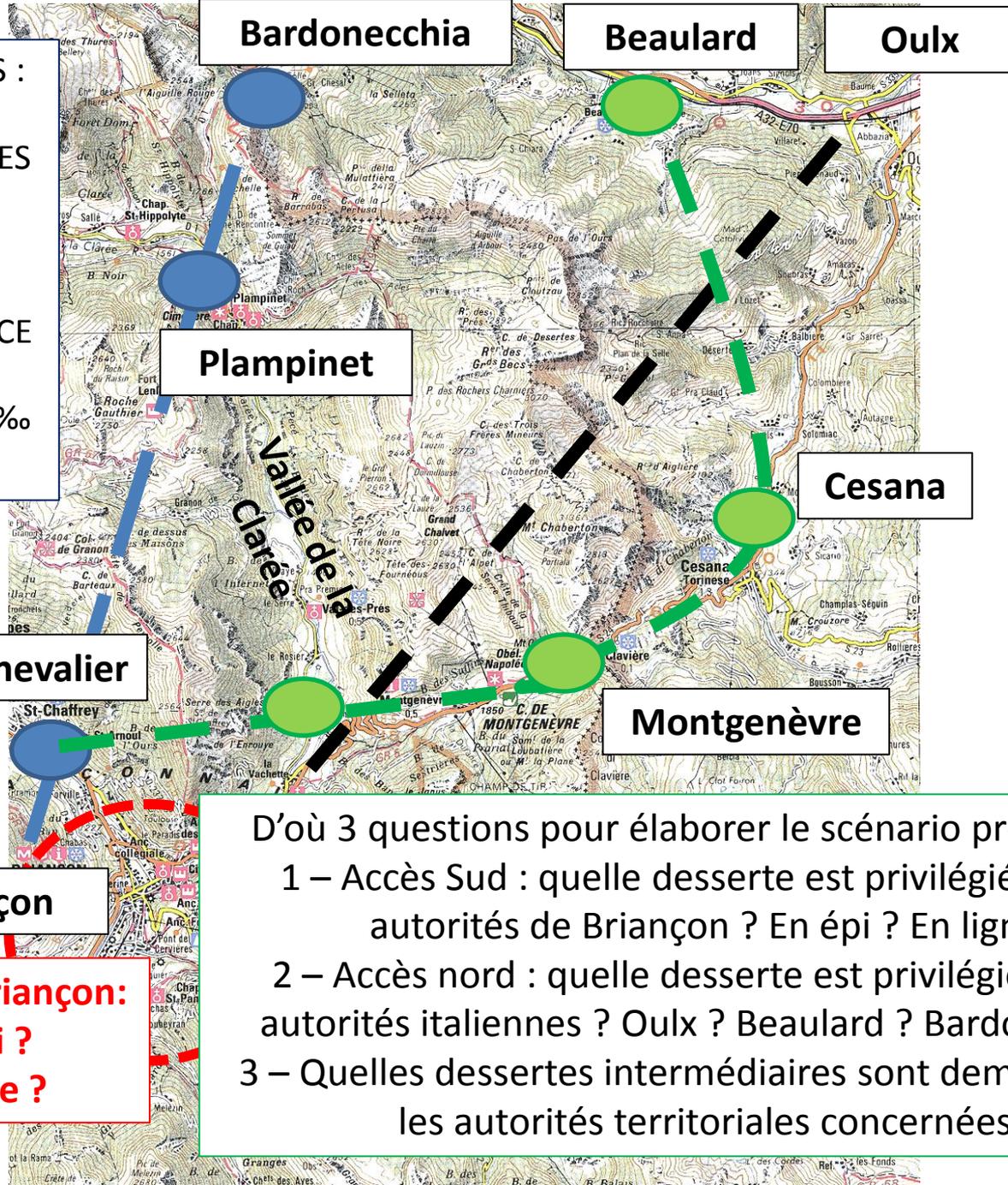
2 - le désenclavement ferroutage et fret du val de Durance,
en alternative au tout PL dans les vallées alpines
(pentes n'excédant pas 18 ‰)

SCENARIOS POSSIBLES :

GARES SEMI-ENTERREES
OU ENTERREES

AUCUNE VOIE
APPARENTE EN SURFACE

PENTE MAXIMALE 18 %



Serre-Chevalier

Briançon

Bardonecchia

Beaulard

Oulx

Plampinet

Cesana

Montgenèvre

Desserte de Briançon:

- en épi ?
- en ligne ?

D'où 3 questions pour élaborer le scénario préférentiel :

- 1 – Accès Sud : quelle desserte est privilégiée par les autorités de Briançon ? En épi ? En ligne ?
- 2 – Accès nord : quelle desserte est privilégiée par les autorités italiennes ? Oulx ? Beaulard ? Bardonecchia ?
- 3 – Quelles dessertes intermédiaires sont demandées par les autorités territoriales concernées ?



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

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

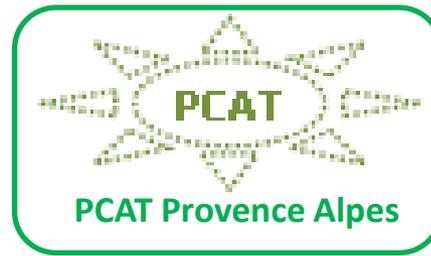
(extraits)

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.



EVOLUTION DES FLUX EN EUROPE DU SUD

**1 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE : LES ANCRAGES
FONDAMENTAUX**

2 – LES CHOIX PRIORITAIRES DE CONCEPT

3 – LE CHOIX DES PROCEDURES

**CHOIX DE LA PROCEDURE:
DEMANDE DE TURIN EN 1887**

..... il y a 128 ans

Estratto dal Periodico L'INGEGNERIA CIVILE E LE ARTI INDUSTRIALI, Vol. XIII

SUL PROGETTO

DI

TRAVERSATA DEL MONGINEVRO

COL SISTEMA DI TRAZIONE FUNICOLARE AGUDIO

per accelerare l'esecuzione

della strada ferrata tra Oulx o Briançon.

(Con una tavola)

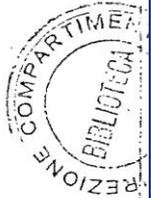


TORINO

Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO - Editori

Via Ospedale, 19

1887.



CHOIX DE LA PROCEDURE :
MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 8 DU TRAITE FRANCO-ITALIEN DE 1947,
SEUL ARTICLE NON ENCORE EXECUTE ?

Traité de paix signé à Paris le 10 février 1947
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.

CHOIX DE LA PROCEDURE : APPELS A PROJETS DE LA C.E. POUR LE RTE-T ?



La stratégie européenne : ce qui doit être fait

Livre blanc sur la politique européenne des transports – Mars 2011

Extraits

L'Europe a besoin d'un "réseau de base" composé de corridors destiné 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 goulets d'étranglement / contournements.

Loyola de Palacio

Vice-présidente de la Commission européenne

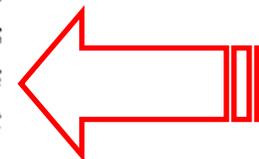
*Rue de la Loi 204
B-1049 Bruxelles*

Bruxelles, le 18 -02- 2002
A-358/D- 353

J'ai bien reçu votre lettre du 21 janvier 2002 attirant mon attention sur une possible intégration de l'axe ferroviaire Val de Durance-Tunnel de Montgenèvre dans le réseau transeuropéen de transport.

Ce projet ne fait pas partie des projets d'intérêt commun identifiés dans les cartes de la décision n°1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen adoptée en 1996. Dans le cadre de la révision des orientations proposée par la Commission en octobre dernier, les autorités nationales concernées n'ont à aucun moment soulevé la question de l'opportunité d'insérer ce projet dans les cartes du réseau transeuropéen, ce qui semble indiquer que la réflexion autour de ce projet n'a progressé que récemment.

Je vous informe par ailleurs de mon intention de présenter en 2004 une seconde proposition de révision des orientations du réseau transeuropéen. Cette proposition sera l'occasion d'une nouvelle mise à jour de la liste des projets d'Essen



CHOIX DE LA PROCEDURE: MISSION CONFIEE A LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE ALPES DU SUD ?

**Rappel de la décision du 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**".

***Où en est l'exécution de cette mission
confiée à la CIG depuis 14 ans ?***

CHOIX DE LA PROCEDURE :

ACCORD CG 05 – PROVINCE DE TURIN SIGNE A TURIN LE 3 DECEMBRE 2003 ?

TUNNEL DU MONTGENEVRE



PROTOCOLE D'ACCORD
TURIN - 3 DECEMBRE 2003

DECIDENT

- D'engager au cours de l'année 2004, en liaison avec les communes concernées, les études relatives aux dispositions à prendre en terme d'urbanisme de part et d'autre du tunnel, les études relatives au positionnement des gares et de leurs conditions d'accès.
- D'engager au cours de l'année 2004 le programme d'études géologiques complémentaires pour la construction du tunnel selon la variante retenue pour préciser les points mis en évidence par l'étude préliminaire. (...)
- (...) Demander à la Région Provence Alpes Côte d'Azur et à l'Etat Français d'engager sans délai les premiers travaux de modernisation de la voie ferrée entre Briançon et Gap, qui seront profitables aux temps de parcours entre les deux territoires, avant même la réalisation du tunnel ferr

Pour la Provincia di Torino

La Présidente,

Mercedes BRESSO

Pour le Conseil Général des Hautes-Alpes

Le Président,

Alan BAYROU

CHOIX DE LA PROCEDURE: PROPOSITION DE LA CM 21 EN 2013 AVEC UN GECT ?

Mobilité 21

« Pour un schéma national de mobilité durable »

Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche
27 juin 2013

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

Extrait de la page 14

4.4. Une France au cœur des réseaux de transports européens

(...)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 (...) **l'amélioration des liaisons ferroviaires entre les Hautes Alpes et le Val de Suse en Italie via le Montgenèvre (...)**

CHOIX DU CONSEIL REGIONAL PACA : LE DEBAT PUBLIC

RÉGION PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR



Le Président

Député à l'Assemblée Nationale

DTURCA/LEPRESIN/114-01276

Document suivi par :

Jean-Christophe LEDDET

Téléphone :

04 91 57 54 29

Monsieur Michel CADOT
Préfet de Région
Préfecture de Région Provence-Alpes
Côte d'Azur
2, Boulevard Paul Peytral
13006 - MARSEILLE

Marseille, le - 6 OCT. 2014

Monsieur le Préfet,

Les études pré fonctionnelles sur 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. Ces études sont achevées, conformément aux attendus du COPIL qui s'est tenu le 10 octobre 2013. Le bureau d'étude ARCADIS, mandaté par la Région, finalise son rapport.

Les études ont permis d'approfondir les trois scénarios pertinents :

- un scénario A « minimaliste » (tunnel à voie unique non électrifié Briançon Oulx sans aménagement sur le réseau existant),
- scénario évolutif B1 (tunnel à voie unique électrifié Briançon Oulx sans aménagement sur le réseau existant)
- scénario évolutif B2 (B1 + électrification Briançon Gap et aménagement capacitaires sur le réseau existant pour 256 M€).

Les calculs socio-économiques affichent des TRI faibles mais légèrement supérieurs à 1 %. Les études montrent les forts enjeux du désenclavement des Alpes du Sud pour les passagers, sur le périmètre du Montgenèvre, mais aussi à l'échelle de l'ensemble des territoires alpins de notre région.

Le présent document est soumis à la consultation publique. Les observations relatives aux études de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont à adresser au Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2, boulevard Paul Peytral, 13006 Marseille, France. Les observations relatives aux études de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont à adresser au Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2, boulevard Paul Peytral, 13006 Marseille, France. Les observations relatives aux études de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont à adresser au Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2, boulevard Paul Peytral, 13006 Marseille, France.

RÉGION PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR



Le Président

Député à l'Assemblée Nationale

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

Marseille, le 10 JUIN 2015

NUMERO : SIN13-D15-00783

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€ (Cf. 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 présent document est soumis à la consultation publique. Les observations relatives aux études de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont à adresser au Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2, boulevard Paul Peytral, 13006 Marseille, France. Les observations relatives aux études de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont à adresser au Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2, boulevard Paul Peytral, 13006 Marseille, France. Les observations relatives aux études de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont à adresser au Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2, boulevard Paul Peytral, 13006 Marseille, France.

RÉGION PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR



Le Président
Député à l'Assemblée Nationale

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

Marseille, le **10 JUIN 2015**

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.

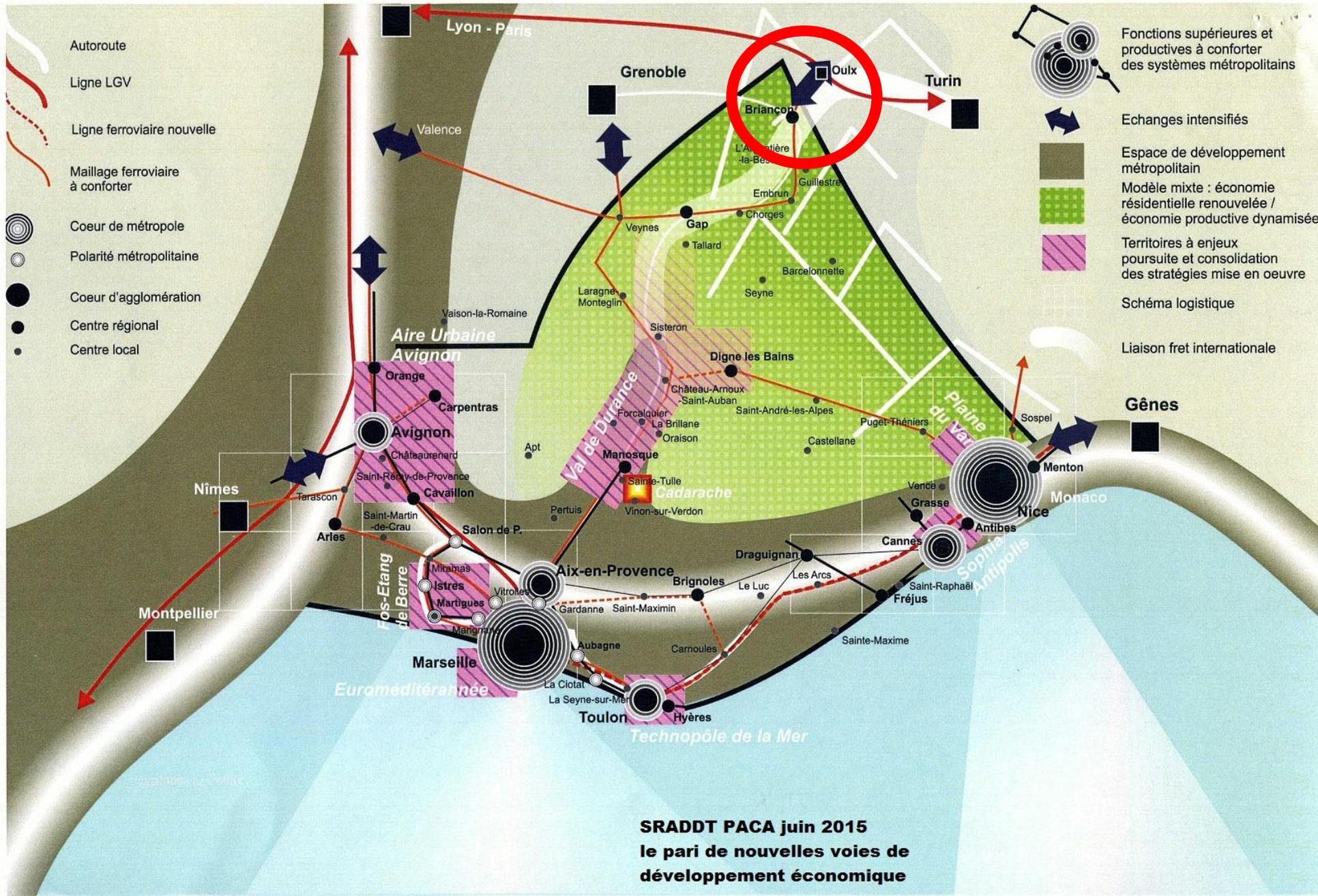
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Percée ferroviaire du Montgenèvre

Etudes préfonctionnelles



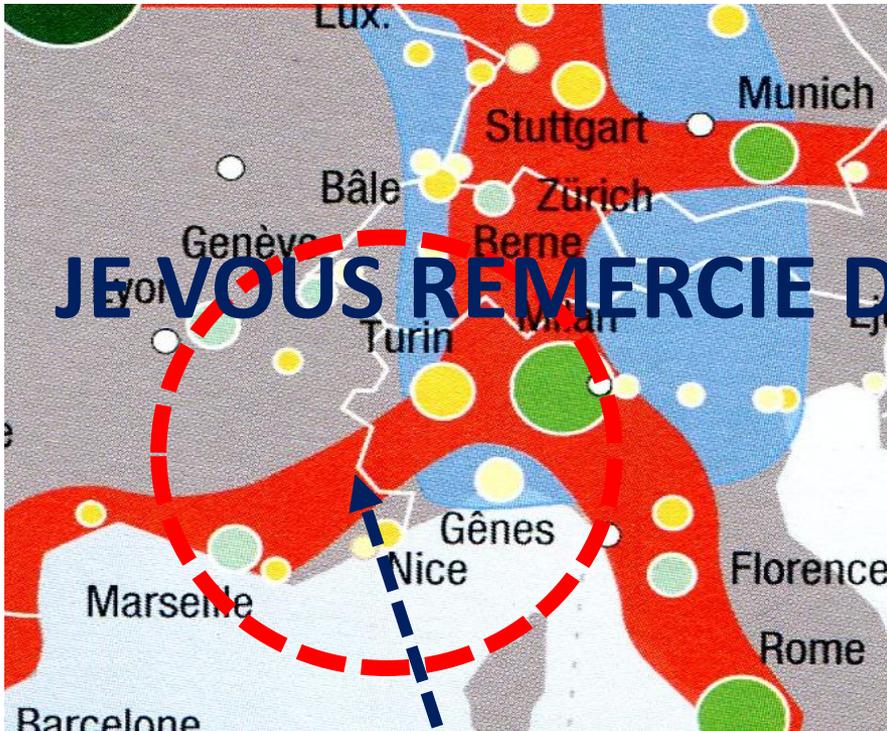
SRADDT PACA 2015



SRADDT PACA juin 2015
le pari de nouvelles voies de
développement économique

LES DEUX STRATEGIES EN OPPOSITION : QUEL EST VOTRE CHOIX ?

LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR MARSEILLE - TURIN



DEVELOPPEMENT HUMAIN ET ECONOMIQUE
DU CORRIDOR « VAL DE DURANCE »
RENDU POSSIBLE PAR LA PERCEE
DU VERROU DU MONTGENEVRE

LA STRATEGIE ACTUELLE, EUROPEENNE ET NATIONALE FRANÇAISE



LA STRATEGIE DE
CONTOURNEMENT DE PACA

ANNEXES

Arcadis - Bilan socio-économique

Préambule -extraits

- Le bilan socio-économique a été réalisé selon les principes de l'Instruction-cadre en vigueur 'De Robien' de 2004, préconisant de retenir les projets de TRI > 4%
- Le bilan socio-économique ne constitue pas l'unique indicateur de l'intérêt économique d'un projet d'infrastructure (...?) le plus souvent non quantifiables tels que :
 - Les emplois directs et indirects en phases de construction et d'exploitation ;
 - Les effets potentiels sur l'aménagement du territoire ;
 - L'entraînement potentiel du projet sur l'économie des territoires bénéficiant de la nouvelle offre de mobilité.

Arcadis - Tableau comparatif des scénarios

	A	B1	B2	B3	B4	C
Fonctionnalités	Liaisons transfrontalières sans rupture de charge	Desserte TGV Paris-Briançon	Desserte TGV Paris-Gap	Itinéraire fret performant entre Fos et Turin	Optimisation des temps de parcours entre Sisteron et Gap	Desserte des communes situées entre Briançon et Oulx
Trafic voyageurs	+ 350 000 voy/an / référence	+ 400 000 voy/an / réf		+ 455 000 voy/an / réf	+ 545 000 voy/an / réf	+ 186 000 voy/an / réf
Trafics fret	310 000 t /an via l'itinéraire percée MGN (soit 690 trains) + 300 trains /an /référence			300 000 t / an via MGN (660 trains) + 290 trains / réf	420 000 t / an via MGN (940 trains) + 410 trains / réf	NA
Coût	1 898 M€	2 273 M€	2 528 M€	2 979 M€	5 974 M€	1 796 M€
TRI	1.10%	1.28%	1.02%	0.63%	-0.267%	-0.73%
VAN	-1 860 M€	-2 099 M€	-2 535 M€	-3 255 M€	-8 002 M€	-2 633 M€
Impact environnemental						

INSTRUCTION CADRE

relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport
25 Mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 – extraits chapitre 5

c) le taux de rentabilité interne pour la collectivité :

C'est le taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé. Il permet d'apprécier l'utilité du projet sans référence à un taux d'actualisation et de comparer ses avantages relatifs, immédiats ou futurs. De manière pratique, un projet peut être considéré comme intéressant pour la collectivité si le taux de rentabilité interne (TRI socio-économique) est supérieur au taux d'actualisation défini par le Commissariat général du Plan. En revanche, le taux de rentabilité interne ne permet pas de choisir entre deux projets mutuellement exclusifs : c'est le critère du bénéfice actualisé qui reste pertinent dans ce cas de figure. Un projet A qui présente un TRI socio-économique supérieur à celui d'un projet B n'est ainsi pas nécessairement plus pertinent que ce projet B.

d) le taux de rentabilité immédiate pour la collectivité

C'est le quotient de l'avantage économique à l'année de mise en service, par le coût actualisé de

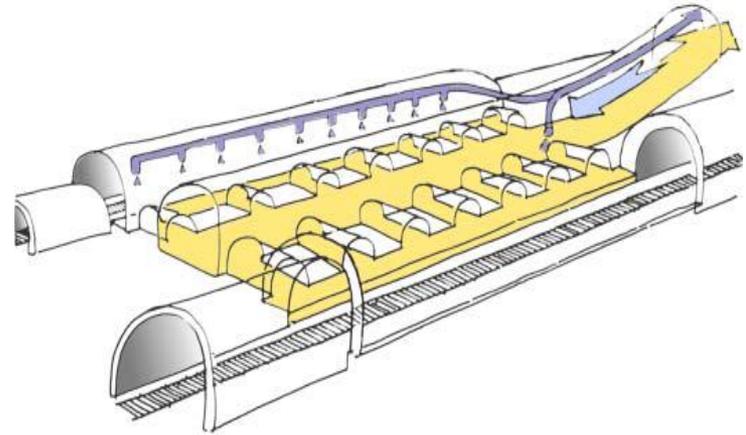
l'investissement, soit :
$$\frac{a_{(t_0+1)}}{I}$$

Cet indicateur ne sert qu'à déterminer la date optimale de mise en service : c'est la date où le taux de rentabilité immédiate est égal au taux d'actualisation, à condition que la chronique des avantages soit indépendante de la date de mise en service et non décroissante. Ce n'est pas un critère de choix de projet, mais un critère de programmation. La date optimale de mise en service n'a de sens que pour des projets présentant un bénéfice actualisé positif.

Lorsque la mise en service d'un investissement nécessite une période brève de « montée en régime », on déterminera également le taux de rentabilité immédiate à l'année de plein effet de la mise en service.

LA PROBLEMATIQUE DE LA DIMENSION VERTICALE DU TRACE

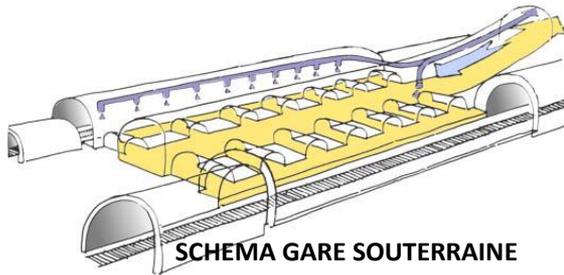
La voie et la gare doivent-elles être en surface, semi-enterrées ou souterraines ?



**Le choix = recherche d'un compromis équilibré entre
le respect des paysages,
la fiabilité des circulations en saison hivernale
et la promotion du territoire desservi**

**Ce choix, qui impacte techniquement très peu la liaison,
doit relever des autorités locales en charge
de la vie quotidienne et de la proximité**

TUNNEL DU MONTGENEVRE - DESSERTE D'UNE STATION SOUTERRAINE PROFONDE



CONCEPTS

1 – Objectif 1 : desserte ferroviaire du site, 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

2 – Concept A : ascenseurs

- Ascenseurs directs ou utilisant un palier à mi-parcours

3 – Concept F : funiculaire – Cas concret = Montgenèvre avec dénivelée gare-surface 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 avec important emport instantané passagers

- Funiculaire classique à 2 cabines solidarisées se croisant à mi-parcours

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

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

- 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 – Durée rotation = 3 à 4 mn pour dénivelée 500 m