



Marseille le 30 septembre 2010

Schéma National des Infrastructures de Transport

Présentation du projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre

Alors que l'inscription des études du percement du Montgenèvre est actée dans les CPER 2007/2013, ce projet ne figure pas dans l'avant-projet de SNIT. **Pourtant, désenclaver la Région Provence Alpes Côte d'Azur sans subir de nuisances, c'est nécessaire et c'est possible.**

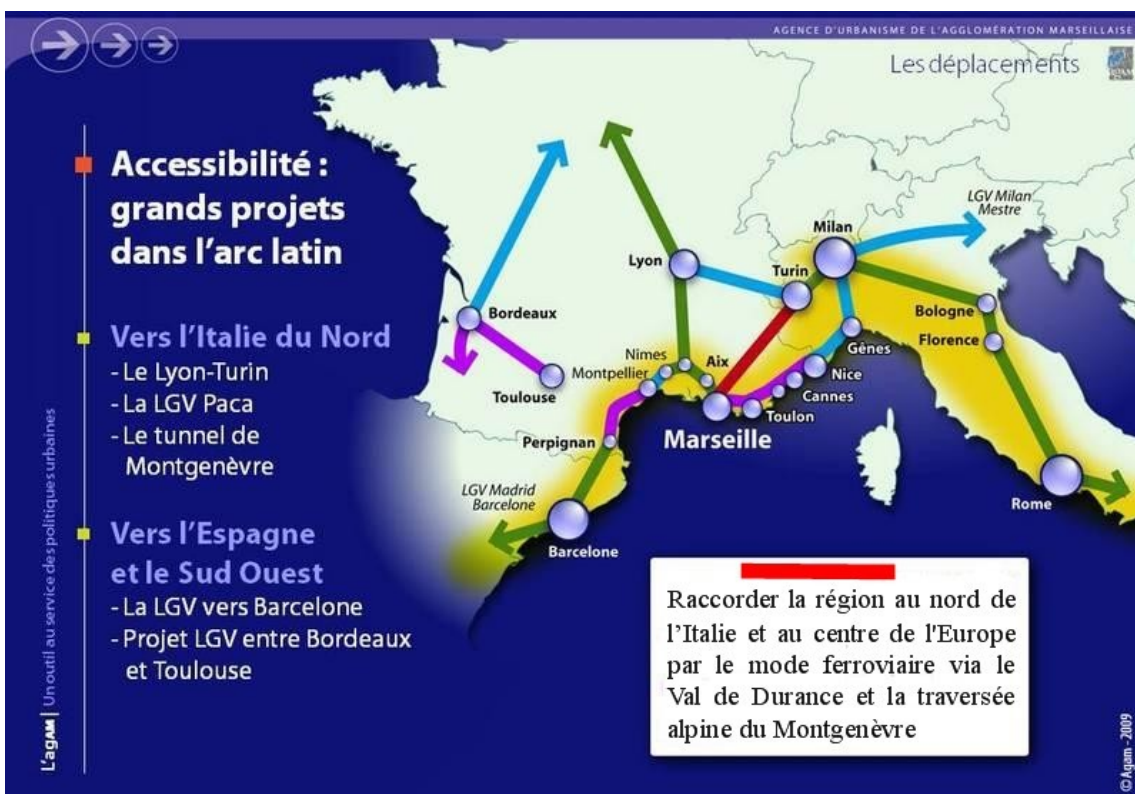
Sénateurs et Députés vont prendre part aux débats qui auront lieu à l'Assemblée nationale et au Sénat dans les mois à venir. Sur ce dossier qui fait consensus, ils doivent coordonner leurs efforts sans considération partisane afin que l'État respecte ses engagements. L'ensemble des départements de PACA a tout à gagner d'une inscription, dans les projets RTE-T et SNIT, d'un corridor fret reliant le GPMM à la plaine du Pô. L'association « NOSTERPACA » apporte sa contribution en proposant ce document à la réflexion des décideurs.

Association NOSTERPACA 60 TRAVERSE RAMPAL 13012 MARSEILLE

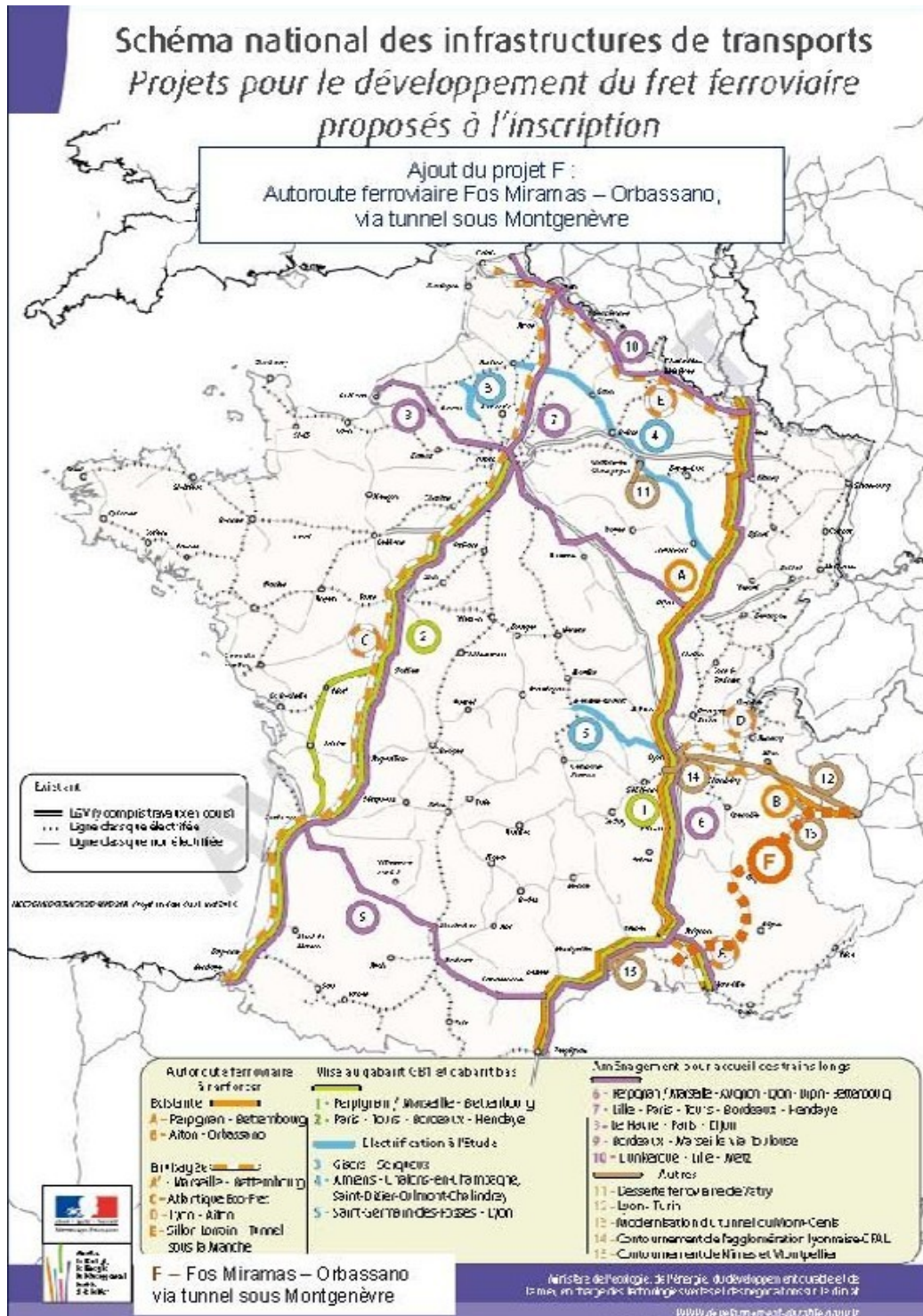
courriel = nosterpaca@orange.fr site = <http://nosterpaca.over-blog.com/>

Faire inscrire une nouvelle liaison transalpine via le MONTGENÈVRE dans le Schéma National des Infrastructures de Transport.

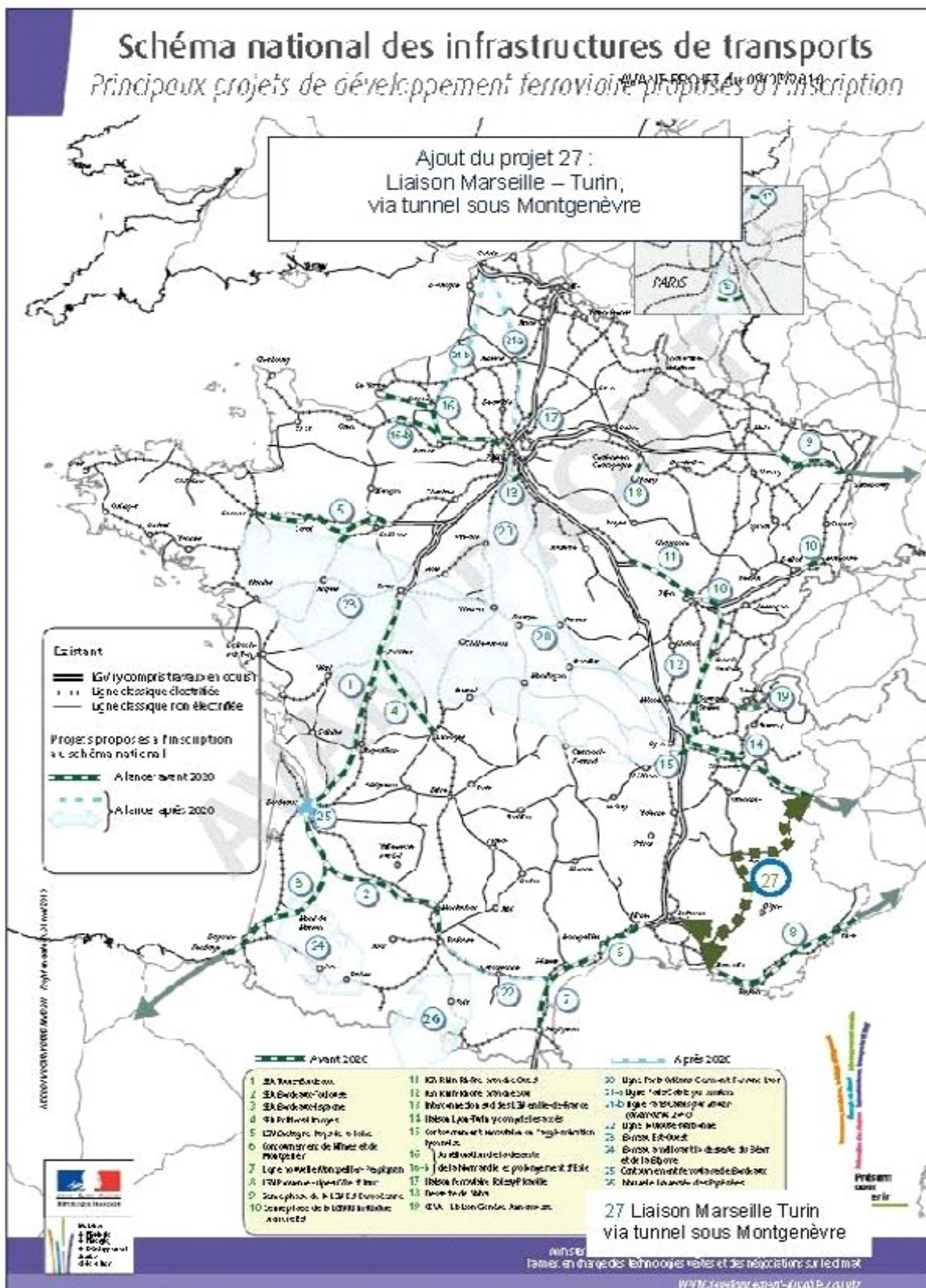
Dans l'avant-projet du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) daté du 09 juillet 2010, le Val de Durance et la percée du Montgenèvre sont inexistantes. Alors que la priorité était donnée au ferroviaire, cela devient réellement très grave. Dans la période qui s'offre à nous pour amender ce projet SNIT, nous devons obtenir cette inscription. La création d'une ligne ferroviaire sous le Montgenèvre a été actée par le Sommet franco-Italien le 27 novembre 2001. La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône approuvée par décret n° 2007-779 du 10 mai 2007 retient comme priorité n°1 en matière de grande accessibilité la liaison Val de Durance-Italie, le CPER 2007/2013 prévoit des études. De nombreuses expressions sont favorables au projet du tunnel du Montgenèvre. Pourtant, l'amnésie gagne certains niveaux décisionnels aux échéances cruciales puisque l'avant-projet de SNIT n'en fait pas mention et que les promoteurs du projet Lyon-Turin continuent de le considérer comme n'étant pas d'actualité. Contrairement à une opinion quelquefois entendue, le risque de concurrence entre les deux projets est minime, du fait que les axes concernés sont nettement séparés (Lyon-Turin dans un cas, Marseille-Turin dans l'autre). Ces axes répondent à des logiques de flux logistiques nord-sud et ouest-est indépendants entre eux ainsi que le montrent plusieurs études publiées par les services officiels en charge des transports. De notre point de vue, la promotion des deux projets doit être conduite en concertation. **C'est pourquoi nous demandons à l'ensemble des Parlementaires de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur de s'unir pour faire aboutir ce projet.**



Nouvelle liaison transalpine GPM-MIRAMAS-MONTGENEVRE-ORBASSANO



Nouvelle liaison transalpine MARSEILLE-TURIN



| | |
|---|--|
| Intitulé de l'opération | Nouvelle liaison transalpine GPMM- MIRAMAS-MONTGENEVRE- ORBASSANO |
| Caractéristiques principales | <p>La nouvelle liaison transalpine GPMM-MIRAMAS-MONTGENEVRE-ORBASSANO comporte des parties situées sur les territoires français et italiens (les accès) et une «partie commune de la section internationale » entre Montgenèvre et OULX (Italie), composée essentiellement d'un tunnel de base d'environ 27 kilomètres.</p> <p>S'agissant des accès français, la liaison se compose d'une ligne mixte voyageurs et fret entre Briançon et Avignon via Cheval-Blanc/Cavaillon (avec raccordement à la bifurcation pour éviter le tête queue) vers Miramas pour assurer une liaison fret vers le GPMM.</p> <p>Cette ligne existante devra être améliorée pour augmenter ses performances et ses capacités (électrification).</p> <p>Actuellement, Vintimille est le plus important point de passage pour les flux à grande distance France-Italie avec une forte croissance de flux Poids-Lourds. Or, la saturation de l'espace ferroviaire n'autorise qu'un transfert très limité, pour ne pas dire nul, des flux Italie-Espagne sur le littoral.</p> <p>La création d'une ligne ferroviaire sous le Montgenèvre a été actée par le Sommet franco-Italien le 27 novembre 2001. La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône approuvée par décret n° 2007-779 du 10 mai 2007 retient comme priorité n°1 en matière de grande accessibilité la liaison Val de Durance-Italie.</p> |
| Coût | <p>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€</p> <p>Au total, le projet représente un investissement de 1 600 M€.</p> |
| Longueur approximative | 27 km de tunnel, 200 km de ligne existante à moderniser |
| État d'avancement | Les études de faisabilité du tunnel sont en cours de réalisation dans le cadre du CPER 2007/2013 ainsi que des travaux d'amélioration du Val de Durance. |
| Mode de financement | Non déterminé à ce stade. |
| Niveau de trafic attendu à la mise en service | 30 circulations quotidiennes en matière de fret international. Développement du nombre de TER permis par l'abaissement des coûts de production. |
| Objectifs principaux | La nouvelle liaison transalpine Bouches-du-Rhône-Turin doit permettre de basculer, de la route vers le fer, le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, secteur très sensible du point de vue environnemental. La part du fer dans le transport de marchandises sur le secteur pourra atteindre 50 % contre moins de 10 % aujourd'hui, notamment par le déploiement d'un nouveau service performant d'autoroute ferroviaire. Le GPMM considère le projet comme stratégique pour son développement. Le projet doit aussi améliorer les liaisons entre les agglomérations alpines de France et d'Italie et sécuriser les déplacements entre les deux pays. L'amélioration de l'accessibilité des Alpes du Sud se traduit par des gains de temps sur Marseille-Turin. Le projet contribue par ailleurs à favoriser le développement des services régionaux ferroviaires de voyageurs. L'ensemble des Chambres de commerce et d'industrie soutient ce projet car très profitable à l'économie régionale. |
| Bilan des émissions de CO2 sur la durée de vie des infrastructures | Solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût : 15 millions de tonnes équivalent CO2 pourraient être évitées grâce au projet, à mettre au regard de l'investissement de 1 000 M€ revenant à la charge de la France. Soit 15 millions de tonnes équivalent CO2 évités par milliard d'euros investi. |

Évaluation du projet par application de la grille d'analyse multicritère : principaux enseignements

| | |
|---|---|
| <p>Poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et y compris fluvial pour le fret, dans une perspective européenne - Amélioration de l'efficacité des chaînes intermodales fret</p> | <p>Le couloir val de Durance - tunnel du Montgenèvre constitue une branche complémentaire de l'axe prioritaire européen AP 6 (plaine du Pô). C'est le maillon manquant du corridor européen n° 5 Lisbonne – Kiev dans les Alpes du Sud.</p> <p>Grâce à son orientation sud ouest – nord est, ce couloir permet d'assurer simultanément plusieurs liaisons essentielles en débouchant au nord sur le secteur Turin – Novare – Milan. Il offre une liaison ouest-est entre l'AP 3 (Espagne – Languedoc) et l'AP 6 (plaine du Pô) ainsi qu'une liaison sud-nord entre les zones logistiques méditerranéennes françaises et l'AP 24 (tunnels suisses). C'est l'alternative modale au tout routier sur le littoral méditerranéen (saturation à Vintimille).</p> |
| <p>Renforcer la multipolarité des régions en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernisant le réseau classique ferroviaire pour assurer des échanges équilibrés entre les pôles et pour diffuser les effets de la grande vitesse ; - veillant, dans les régions frontalières, à atténuer l'effet frontière en promouvant la continuité des réseaux ; - proposant à des territoires peu denses des services de transport et des infrastructures adaptés aux besoins de leur population et à la structure de leur économie | <p>La modernisation du sillon alpin sud entre Briançon et Pertuis/Cheval-Blanc/Cavaillon permettra de contribuer à alimenter les trafics fret de la nouvelle liaison, tout en confortant l'activité du site de Miramas.</p> <p>. Le projet contribue également à l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Briançon Marseille.</p> <p>Le projet permettra d'assurer la mise à disposition du réseau ferroviaire à grande vitesse à des populations (04 et 05) actuellement mal desservies par les services de transport collectif.</p> <p>Ce lien entre la France et l'Italie, contribuant à atténuer l'effet frontière entre les deux pays, aura pour effet un développement de l'économie locale fortement orientée vers le tourisme (été et hiver).</p> |
| <p>Mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines : les infrastructures de transports doivent être conçues comme des outils pour structurer les utilisations du sol et les implantations d'activités au sein des aires métropolitaines en forte croissance</p> | <p>Les conséquences indirectes seront une amélioration de la circulation routière dans les zones urbaines, en particulier Aix en Provence et Nice par une libération de l'espace utilisé actuellement par des Poids-lourds.</p> |
| <p>Améliorer le bilan des nuisances induites par les infrastructures de transport</p> | <p>Le projet contribue à réduire les circulations de poids lourds dans les secteurs denses et les vallées sensibles de l'itinéraire, mais surtout et essentiellement sur le littoral (A8)</p> <p>Le projet contribue également à réduire les circulations routières en offrant une alternative à la voiture pour les déplacements transalpins. Le report modal de la route vers le fer est particulièrement important puisqu'actuellement l'offre est quasi inexistante (Avignon/Marseille/Alpes du Sud).</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Caractérisation du risque environnemental et biologique</p> | <p>Les enjeux environnementaux liés à ce projet sont minimes. Le projet sera réalisé de manière exemplaire au regard de son impact sur l'environnement dans le strict respect des normes en vigueur.</p> |
| <p>Caractérisation du bilan socio- économique du projet</p> | <p>Le bilan socio-économique du projet est équilibré malgré un investissement important. Les principaux bénéficiaires sont les utilisateurs du système ferroviaire. Par ailleurs, le bilan pour les tiers est très important, il est essentiellement lié aux réductions des nuisances dues au report de trafic routier des poids-lourds, aux avantages liés aux gains de sécurité, à l'effet sur la congestion, sur la pollution atmosphérique et l'impact sur l'effet de serre. Ce bénéfice concerne l'ensemble de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.</p> |

Ressources documentaires :

Avant-projet de SNIT (2010)

Projets RTE-T (2010)

Sommet franco-Italien 2001

DTA 13 (2007)

CRCI PACA

SETUMONT

AGAM

FNAUT PACA (contribution Mr C.Julien)

MNLE (contribution Mr JP.Huchon)