

Désenclavement des Alpes du Sud par le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre

La problématique

L'évolution des flux de marchandises à travers les Alpes et les Pyrénées depuis 1995 conduit aujourd'hui à une profonde redistribution des trafics de transit aux passages alpins comme le confirme l'analyse faite par le Ministère des Transports (Note de synthèse SESP n° 163 - décembre 2006).

Trois constats majeurs émergent de cette analyse :

- **en nord-sud**, la montée en puissance du "raccourci suisse", entre l'Europe centrale et l'Italie du nord, déporte les flux Centre Europe à l'est du territoire français. Cette évolution ne peut qu'être amplifiée par les mises en service des tunnels ferroviaires suisses du Loetschberg (juin 2007) et du Saint Gothard (2013).
- **en est-ouest**, l'inflexion des flux de transit au profit de l'axe logistique du littoral méditerranéen s'amplifie: +46% en tonnage pour le transit routier en 5 ans. Plus d'un PL sur deux passant à Vintimille transite entre l'Espagne et l'Italie.
- **sur l'axe Lyon-Turin**, la régression des flux de transit se poursuit : -28% en tonnage pour le transit routier et -36% pour le total fret ferroviaire en 5 ans (6 Mt par le tunnel du Mont Cenis en 2005). Cet axe est devenu trop excentré par rapport aux flux sud-européens et ne concerne plus, majoritairement, que des échanges entre régions voisines.

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, centrée sur Turin – Milan.

Le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre permet d'assurer un triple objectif, de manière permanente et fiable en toutes saisons :

- **l'accès direct aux tunnels suisses, pour les flux nord – sud,**
- **l'accès direct au corridor paneuropéen n°5 dans la plaine du Pô, pour les flux ouest - est,**
- **l'alternative de développement durable au tout routier sur le littoral et dans les vallées alpines.**

Les enjeux

L'importance des enjeux et services attendus donne à la liaison ferroviaire Provence – Piémont, par le val de Durance et le tunnel sous le Montgenèvre, un caractère prioritaire :

- **désenclavement des Hautes Alpes** : l'interconnexion des réseaux, français et italien, assure le désenclavement du Briançonnais et des Hautes Alpes, aussi bien depuis la France (via le tunnel du Mont Cenis) que depuis l'Italie, favorisant le développement du tourisme, secteur de base de l'économie des départements alpins.
- **mise en service d'une offre de ferroutage** : la réalisation d'un terminal de ferroutage près de Gap (La Bâtie Neuve - Chorges) sera l'équivalent pour les Alpes du sud, du terminal Bourg Neuf - Aiton dans les Alpes du nord, avec une offre de navette ferroviaire sécurisée en toute saison entre Gap et Turin - Orbassano, ainsi que, si nécessaire, entre Bourg Neuf - Aiton et Gap. Cette capacité nouvelle, complémentaire des terminaux du littoral, répond aux dispositions de la Convention Alpine en faveur du développement des modes de transports alternatifs à la route.
- **développement des échanges de Provence Alpes Côte d'Azur** : l'Italie est le premier partenaire économique de la région PACA. Il est donc essentiel de disposer avec ce pays de liaisons logistiques performantes et sécurisées. En particulier, le maintien et la création d'emplois dans les zones d'activités de notre façade méditerranéenne et les plates formes logistiques de la basse vallée du Rhône nécessitent une liaison ferroviaire fiable avec l'Italie du nord.
- **extension de l'hinterland du port de Marseille** : le port de Marseille-Fos dispose d'atouts, nautiques et fonciers, déterminants par rapport à ses concurrents d'Europe du nord ou de Méditerranée. Au moment où des investissements importants sont engagés pour accroître le trafic des conteneurs (Fos 2XL), les dessertes terrestres pour les pré/post acheminements doivent disposer d'un hinterland élargi pour capter des nouveaux trafics. La nature et le volume de ces échanges imposent le recours au ferroviaire.
- **fluidité du transit international** : la forte croissance des échanges Espagne - Italie s'accompagne maintenant d'une augmentation importante des flux entre la péninsule ibérique et les pays de l'est de l'Europe contribuant fortement à la saturation des axes routiers du littoral azuréen. La structuration et le développement économique de l'Arc Méditerranéen reposent sur des réseaux de transports offrant des conditions de circulation fluides pour les personnes et les marchandises. En créant un accès direct aux tunnels suisses et au corridor 5, le tunnel sous le Montgenèvre permettra un report modal significatif et une alternative fiable en toutes saisons, réduisant les ruptures de charges et complétant l'offre TMCD (transports maritimes à courte distance).

Coûts et délais

La réalisation d'un tunnel ferroviaire de base dit "profond", d'une longueur de 23,9 km, reliant la voie ferrée côté français à Villar St Pancrace (passage de Briançon par l'Est) au réseau ferré italien à l'ouest d'Oulx, est estimée à 1,3 Md euros. Hors délais de procédures et d'études, sa construction durera 5 à 6 ans.

