

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT*

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

## **Études sur la percée du tunnel ferroviaire du Montgenèvre**

### **Compte Rendu de la réunion de lancement des études du 15 janvier 2010 à Marseille et informations complémentaires sur le projet et son contexte**

#### **1. Compte-rendu de la réunion**

Le 15 janvier 2010 à Marseille, Michel Vauzelle, Président de la Région Paca, Joël Giraud, Vice-président délégué à la Montagne et au désenclavement du massif alpin, et Giuseppe Pichetto, Président de l'Association Européenne pour la Sauvegarde des Transports Ferroviaires, Président de la Chambre de Commerce de Turin, ont présenté le lancement des études de la faisabilité économique et technique du projet de percement du tunnel ferroviaire du Montgenèvre. Ce projet, formulé dans le traité franco-italien de 1947, consiste à relier Marseille à Turin, via Briançon, par une connexion au réseau ferré italien dans le Val de Susa. Il devrait permettre de désenclaver les Alpes du sud en les reliant au réseau à grande vitesse italien, de favoriser le ferroutage et d'améliorer les relations transalpines.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a obtenu l'inscription, au Contrat de projets État-Région 2007-2013 du financement de ces études dont la maîtrise d'ouvrage, initialement confiée à l'Etat, a été transférée par voie d'avenant au Contrat de projets à la Région depuis le 1er septembre 2009.

Dans le cadre de cette présentation qui s'est déroulée à l'Hôtel de Région, MM. Marc Reverchon, Vice-président de la CCIMP, Thierry Coquil, Directeur des Transports de la Région, Julien Langlet, Directeur des transports à la DREAL-Paca, Marc Svetchine, Directeur régional RFF, ont respectivement apporté leurs éclairages sur l'insertion du projet dans la problématique du bassin industriel et portuaire marseillais, sur les procédures de déroulement des études, sur l'importance et la nature des flux de trafic transalpines, et sur les aménagement ferroviaires liés au projet.

L'on retiendra de ces présentations que le projet, fermement affirmé comme complémentaire et non concurrentiel du Lyon-Turin, pourrait déboucher sur une mise en service en 2023, tandis qu'à très court terme serait préparée la saisine par la CNDP à l'issue d'une synthèse bibliographique des nombreuses études déjà conduites (mi-2010), puis d'un rendu fin 2010, lequel serait suivi du lancement d'études complémentaires, sous la gouvernance des cofinanceurs du CPER et d'un Conseil de développement élargi.

Dans le même temps seront poursuivis les travaux de rénovation programmés sur la ligne dans le cadre du CPER pour un montant total de 144 M€, à savoir :

- Veynes-Montrond (2008) ; Montrond-Sisteron (2009)
- Mirabeau-Aix (2010) ; Veynes-Gap & L'Argentière-Briançon (2011)
- Manosque-Pertuis (2012) [2ème tranche]

à cette 1ère tranche succéderait une 2ème tranche, en cours d'études, devant permettre, pour un montant de 250 M€, de réaliser :

- 4 à 5 croisements actifs
- des reprises de courbes et une signalisation

devant conduire à une diminution du temps de parcours de 20 minutes entre Marseille et Briançon., dans la perspective de la troisième tranche portant sur le projet.

Dans sa propre vision du projet, un intervenant piémontais, l'Ing. Alberto Chiaraviglio, a évoqué le parti à tirer du tunnel ferroviaire pour le franchissement d'un gazoduc, d'une ligne à haute tension, et de liaisons numériques dont il a souligné l'intérêt pour le Piémont et les régions françaises

## **2. Quelques informations complémentaires sur l'avancement des études**

### **2.1. Historique et contexte des études**

Le franchissement en tunnel du massif du Montgenèvre a fait l'objet de nombre de projets, ferroviaires d'abord, routiers ensuite et l'impact que ces derniers pouvaient avoir sur la vallée de La Clarée y a suscité un élan conduisant à la constitution d'une association *Collectif de défense et de développement de la vallée de la Clarée et de la vallée Étroite*, née du combat mené de 1973 à 1977 contre la voie rapide Fos-Turin et ayant abouti au classement de la vallée et fortement contribué à la réorientation des projets de la route vers le rail.

On trouvera sur son site <http://www.collectifclaree.com> un historique de ces projets et notamment le changement de cap opéré par le *Syndicat mixte pour l'étude du tunnel du Montgenèvre* (SETUMONT) regroupant l'ensemble des collectivités et chambres consulaires du grand bassin de la Durance se faisant le chantre de la liaison ferroviaire après l'avoir fait pour une liaison autoroutière.

Un point sur l'évolution récente du projet en est donné par la même association dans son communiqué intitulé : "*Résumé de l'état des choses à propos de percées alpines et d'autres menaces dans les environs de la Clarée*" [cf. <http://www.collectifclaree.com/pdf/resume.pdf>].

### **2.2. Les tracés étudiés**

Depuis l'étude "Percées sud-alpines - quels choix pour demain ?" réalisée par K. Zibat en 1994, qui portait sur l'ensemble de la partie française de la ligne et dont on reproduit en Planche 1 le profil de la partie sommitale du tracé, seule a été accessible une partie du Rapport de synthèse SETEC TPI - Minéa de l'étude commanditée par le Conseil général des Hautes Alpes et la Province de Torino.

La section des pages 17 à 30 de ce document daté de novembre 2003 est accessible par le lien : [http://www.lavalsusa.com/principale/news/Progetto%20Monginevro%20\(seconda%20parte\).pdf](http://www.lavalsusa.com/principale/news/Progetto%20Monginevro%20(seconda%20parte).pdf)

On y trouvera quatre familles de tracés envisagés pour la traversée ferroviaire, à savoir :

- deux solutions "hautes" comprenant deux ou plusieurs tunnels et des sections à forte pente (de l'ordre de 25 ‰)
- deux solutions "basses" avec un unique tunnel et des pentes modérées (7,4 et 13,8 ‰).

toutes les quatre s'amorçant en aval de Briançon au niveau de Villar-Saint-Pancrace, soit à une altitude de l'ordre de 1150 m.

On les trouvera représentées en Planche 1 extraite de ce Rapport.

Il est vraisemblable que la solution devant être définitivement retenue soit le tracé Briançon-Oulx en solution basse dans sa variante dite P1, passant à l'aplomb du Col du Montgenèvre et la seule dépourvue d'impact sur La Clarée [tracé rouge sur la carte].

Son tracé, le plus long de tous, se développerait sur 25,4 km avec un tunnel de 23,9 km monotube comportant en sa partie médiane une zone de croisement à 2 tubes<sup>1</sup>.

## **3. Observations et commentaires du GIR Maralpin**

### **3.1. Un projet dont l'insertion reste problématique**

L'étude du franchissement ferroviaire du Montgenèvre avait été relancé dans les années 90 par une demande de la municipalité de Briançon désireuse d'assurer une desserte directe du chapelet de stations de la Guisane depuis la ligne du Fréjus, de et vers le Bassin parisien, et aussi, de et vers le Piémont.

À cette demande s'est surimposée celle des bassins portuaire et industriel de Marseille, intéressés par une liaison directe avec le Piémont et Turin en droite ligne du sillon bas alpin de la Durance.

Le projet est donc très séduisant dans son principe et ses intentions, auxquels le GIR Maralpin ne peut que souscrire, aux réserves près que son tunnel de base [pour autant qu'on puisse le qualifier ainsi puisque situé à une

---

<sup>1</sup> Selon une disposition analogue à celle du Tunnel de l'Albula des Chemins de fer Rhétiques (5864 m), à voie unique mais disposant, en sa partie centrale, d'une voie de croisement

altitude du même ordre que les tunnels historiques du Lötschberg (1240 m), du Fréjus (1295 m) et de Tende (1040 m)], n'est accessible que par des parcours accidentés et tortueux sur le versant français [cf. Planche 2] et "vertigineux" sur le versant italien [cf. Planche 3], lesquels ne peuvent qu'affecter sévèrement les temps de parcours voyageurs et l'exploitation fret qui s'y pratiqueraient.

Sans même arguer de la lourdeur des investissements à réaliser sur la partie française pour la mettre en cohérence avec les ambitions des promoteurs du projet, il y a lieu de présumer que les contraintes d'exploitation estimées à l'aune des caractéristiques de la ligne<sup>2</sup> aboutiraient à des coûts relatifs dissuasifs en regard d'itinéraires fussent-ils considérablement plus longs, tels Modane et *a fortiori* le Lyon-Turin.

### 3.2. Des questions à approfondir

Le projet est considéré comme devant se réaliser à l'échéance 2023. Or, cette échéance coïnciderait également avec la mise en service de la LGV-Paca<sup>3</sup> et correspondrait sensiblement à la date annoncée pour la mise en service du Lyon Turin. En Ligurie, seront depuis longtemps achevés la modernisation de la ligne littorale ligure, le renforcement du nœud ferroviaire de Gênes et sans aucun doute le *Terzo Valico* (liaison mixte à grande vitesse entre Gênes et Milan/Novara).

Le bouleversement qui en résulterait mérite un examen prospectif d'autant plus approfondi que grandit la récession du fret ferroviaire et que s'annonce la stagnation du transport voyageur.

Dans une vision résolument optimiste que peu partagent, la réalisation de la percée du Montgenèvre pourrait être considérée comme une mise en œuvre, dans les Alpes du Sud, d'un maillage ferroviaire à l'image de celui prôné sur le littoral provençal par le médiateur de la République Yves Cousquer et le GIR Maralpin dans une perspective d'aménagement du territoire.

Resteraient cependant à justifier de tels investissements dans un espace aussi peu densément peuplé que le sont ceux des Alpes-de-Haute-Provence et les Hautes-Alpes.

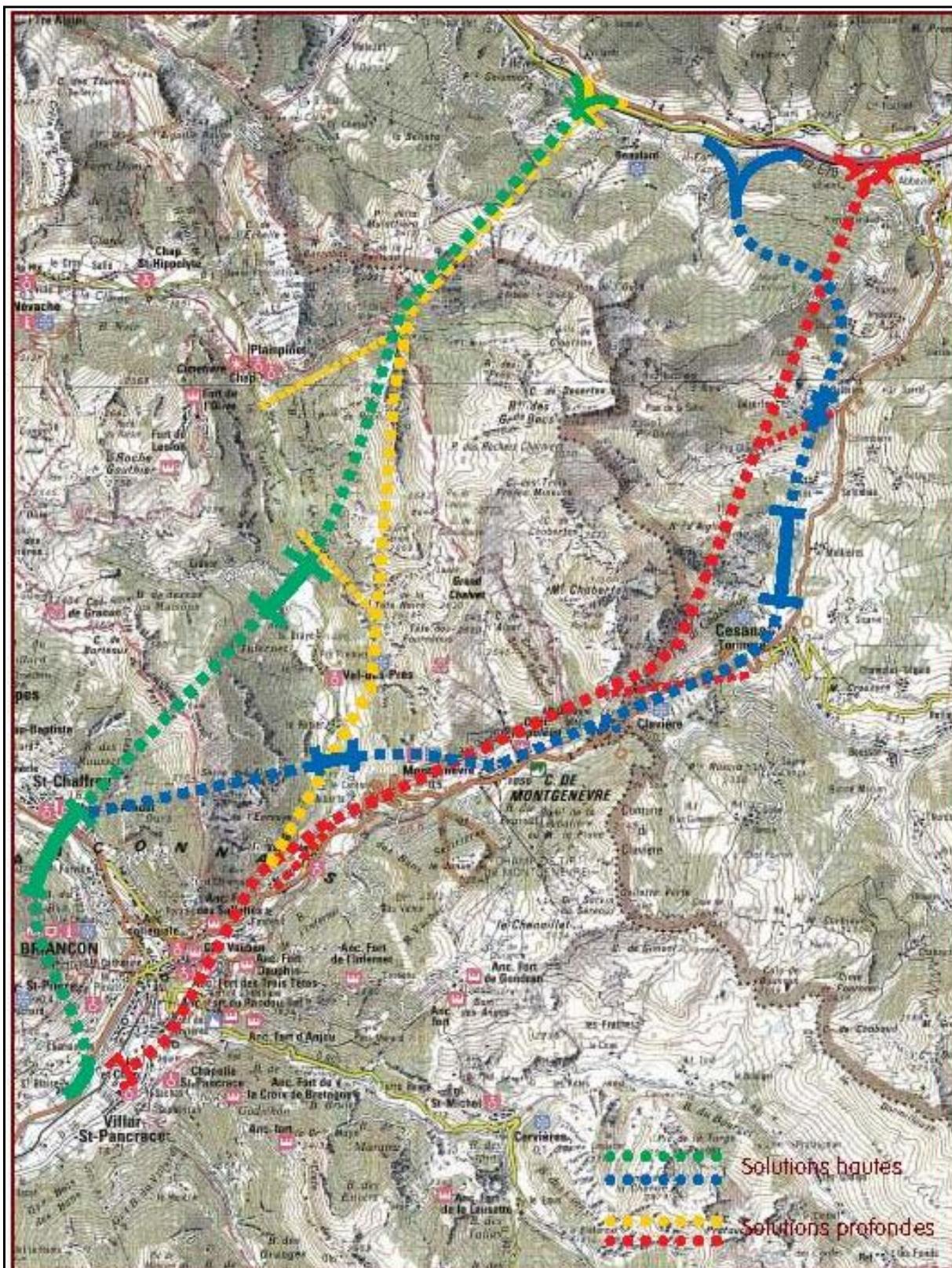
[Jacques Molinari, le 19.01.2010]

---

<sup>2</sup> cf. Cahier technique ferroviaire du GIR Maralpin "*Caractéristiques d'infrastructures comparées des percées ferroviaires alpines franco-italiennes - A. Rappels sur les principaux critères de performance d'une ligne ferroviaire - Application aux lignes ferroviaires alpines*"

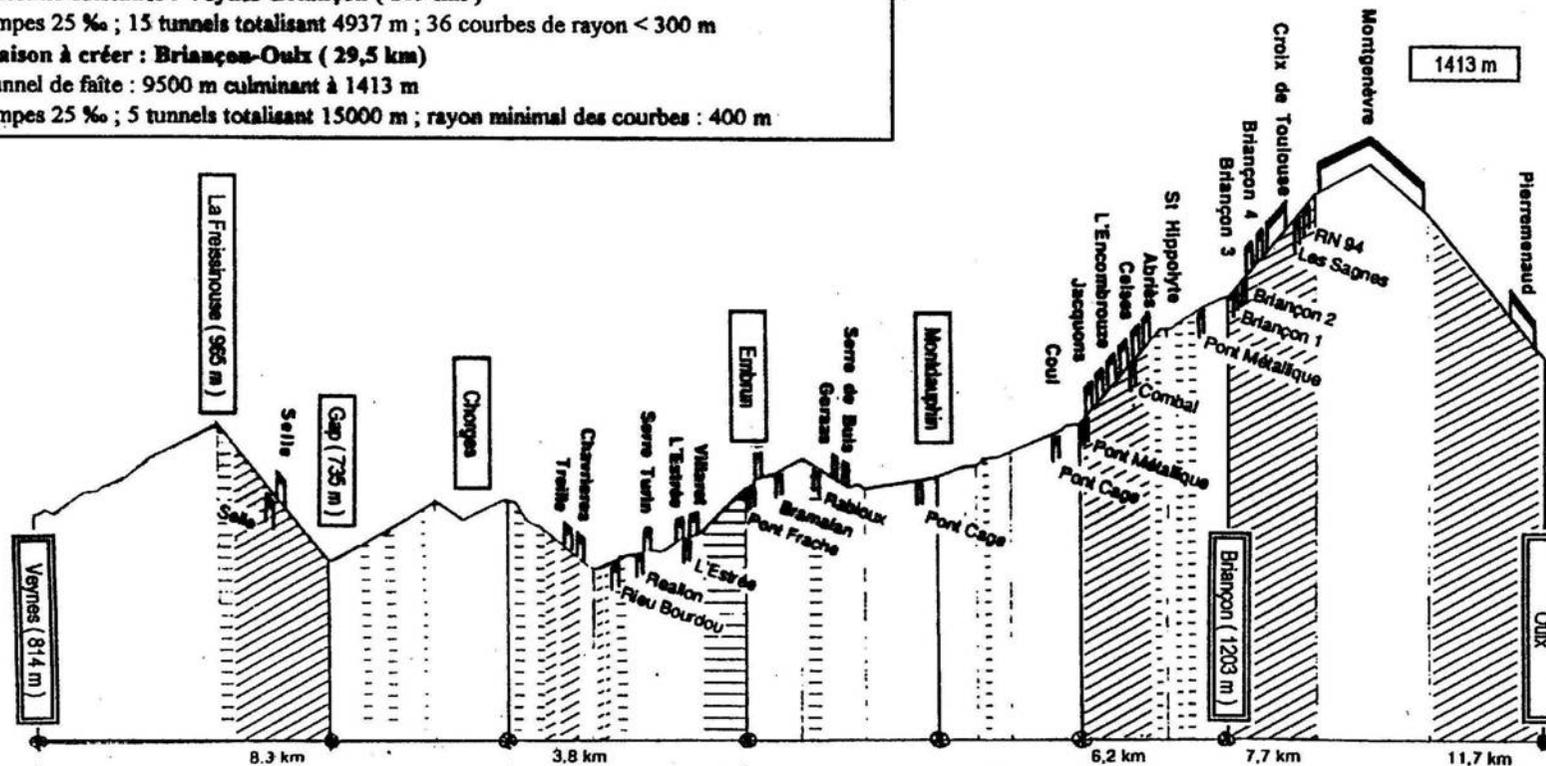
[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/FerCritPerfLignesAlpinesS.pdf>]

<sup>3</sup> Cf. les décisions de l'État et de RFF présentées et commentées lors de la réunion de lancement des études sur le scénario "Métropoles du Sud" à Aubagne le 14 janvier 2009



**Planche 1** Projet du tunnel ferroviaire du Montgenèvre - Variantes de tracé  
 Rapport de synthèse - SETEC TPI - Minéa - Novembre 2003 - page 20

**Antenne existante : Veynes-Briançon ( 109 km )**  
 rampes 25 ‰ ; 15 tunnels totalisant 4937 m ; 36 courbes de rayon < 300 m  
**Liaison à créer : Briançon-Oulx ( 29,5 km )**  
 Tunnel de faite : 9500 m culminant à 1413 m  
 rampes 25 ‰ ; 5 tunnels totalisant 15000 m ; rayon minimal des courbes : 400 m



**PROJET DE PERCÉE FERROVIAIRE DU MONTGENÈVRE - ( Liaison Briançon-Oulx )**

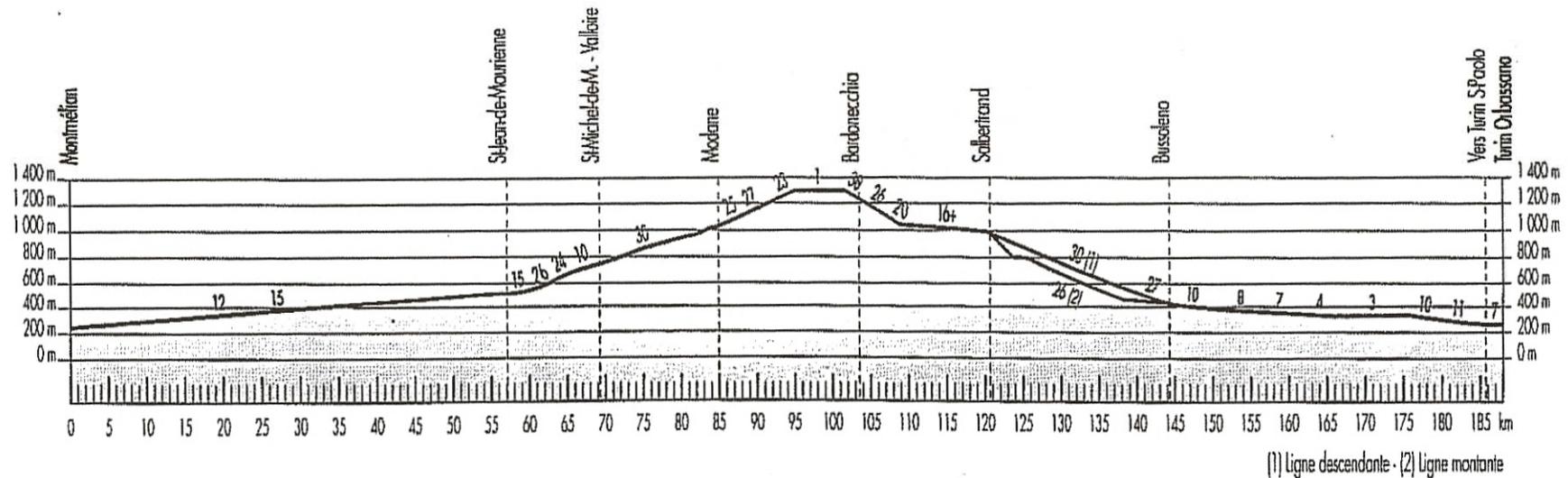
**Profil en long et ouvrages d'art sur Veynes-Oulx**

[d'après ZIBAT K. (1994) "Percées sud-alpines - Quels choix pour demain ?"]

GIR Maralpin/00.04.30/JM.

**Planche 2** Profil en long de la partie sommitale du projet de percée alpine du Montgenèvre dans l'une de ses premières versions (version haute). Cette planche présente l'intérêt de fournir le profil de la ligne entre Veynes et Briançon, profil commun à toutes les versions du projet. On ne manquera pas de noter qu'en aval de Veynes, le profil présente également une bosse marquée à Mison, entre Sisteron et Veynes pour le franchissement de l'épaulement entre la vallée de la Durance à celle du Buech

### Profil en long de la section de ligne Montmélian - Turin



**Planche 3** Profil altimétrique de la ligne de Modane entre Montmélian et Turin

Quel que soit le tracé retenu pour le projet du Montgenèvre, son aboutissement sur le versant piémontais se situe à Oulx, au niveau du ressaut figurant sur ce profil entre Bardonnèche et Bussoleno. C'est en aval d'Oulx, à Salbertrand, que la ligne se dédouble en deux tracés à voie unique, le tracé historique et son doublement récent, dont les profils respectifs sont de 30 ‰ et de 26 ‰. [NdR. On remarquera que les mentions figurant sur ces deux profils ont été malencontreusement interverties]

[Source : Alpetunnel (1998) in Cahier technique ferroviaire du GIR "[Caractéristiques d'infrastructures comparées des percées ferroviaires alpines franco-italiennes](#)  
**B - Contraintes constructives (génie civil & infrastructures lourdes) régissant les circulations sur la ligne de Modane**"]