



LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE, PAR LE TUNNEL DU MONTGENEVRE

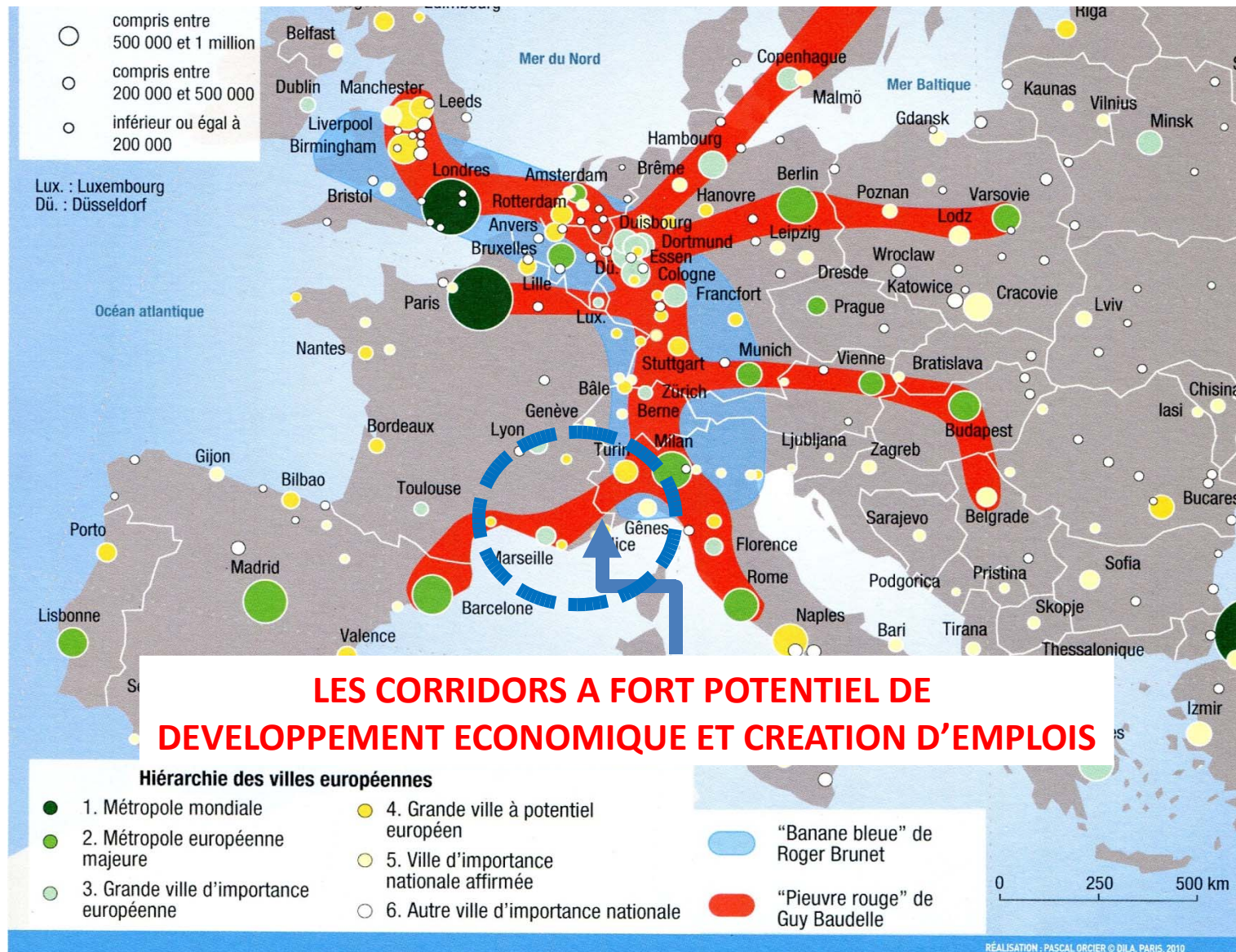
4ème Conseil de Développement - Digne – 25 novembre 2013

1- POSITIONNEMENT STRATEGIQUE : LES ANCRAGES FONDAMENTAUX

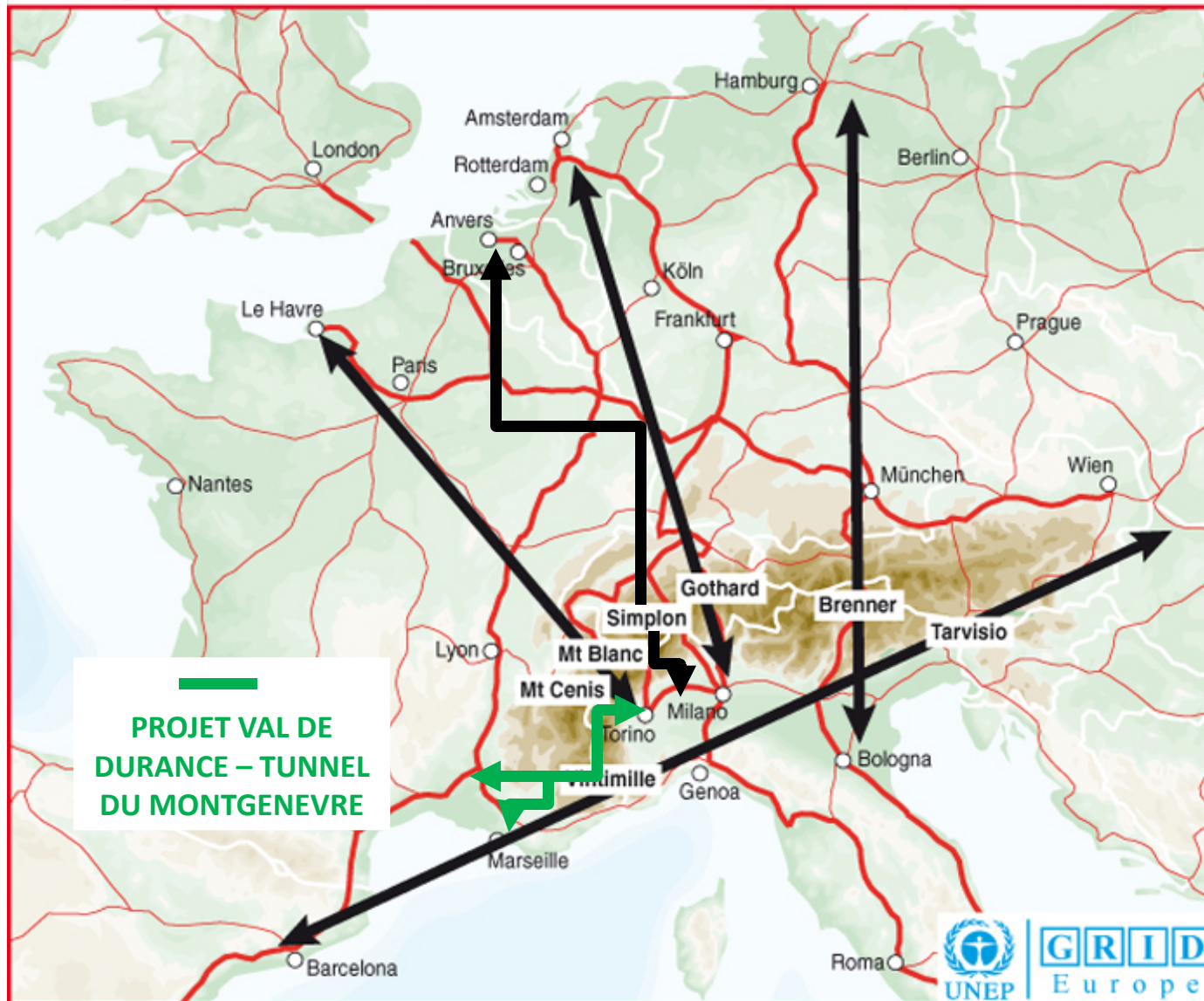
2 – CONCEPT DE LIAISON

3 – PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

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



Freight corridors, tunnels and passes



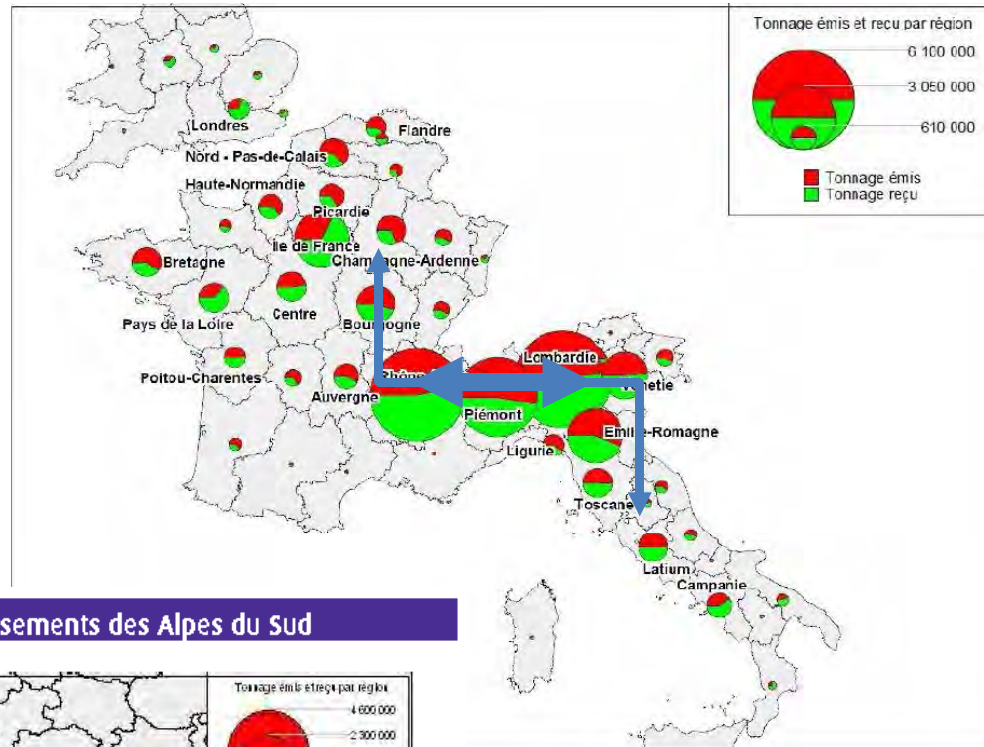
Cartography: UNEP/DEWA/GRID-Europe, November 2007

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

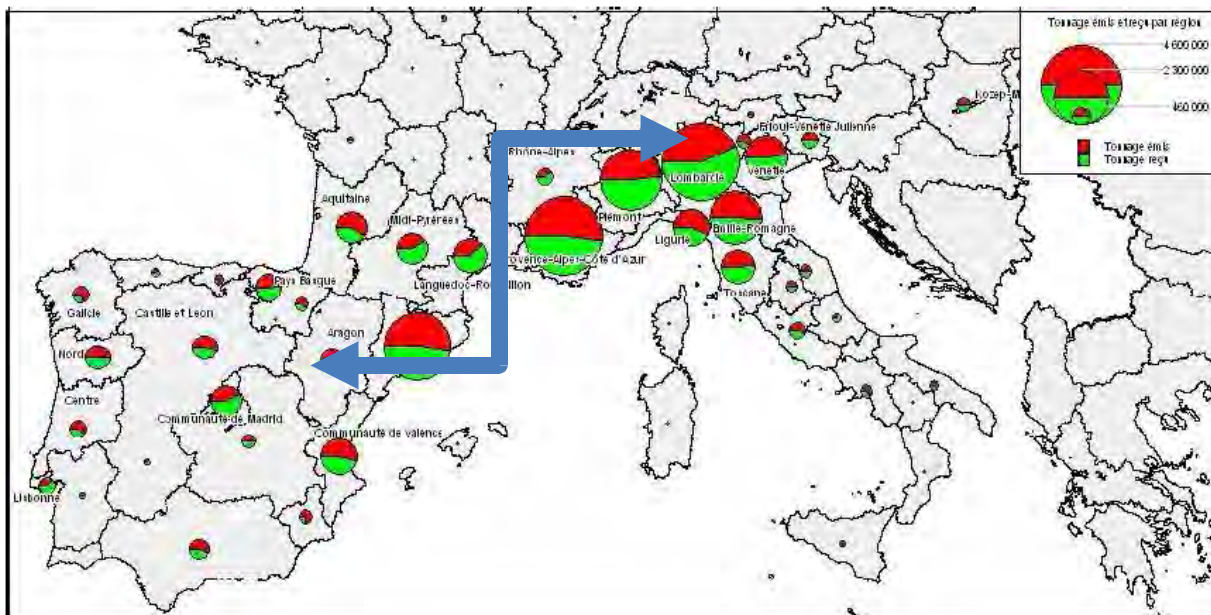
Études & documents

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

Carte 3 – Tonnage émis et reçu par pays pour les franchissements des Alpes du Nord



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



Source : SOeS, enquête Transit 2010

Source : SOeS, enquête Transit 2010

La stratégie européenne : ce qui doit être fait

Livre blanc sur la politique européenne des transports

Mars 2001 – 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, soit pour l'essentiel, des sections transfrontalières et des goulets d'étranglement/contournements. »

DECISION DES GOUVERNEMENTS FRANCAIS ET ITALIEN PERIGUEUX – 27 novembre 2001

Le **27 novembre 2001**, au cours du sommet de Périgueux, 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 cette mission de « propositions concrètes »
confiée à la CIG Alpes du Sud depuis 12 ans ?***

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

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.*

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Approuvée par décret n° 2007-779 du 10 mai 2007 - Journal officiel du 10 mai 2007

OBJECTIF 1 - RAYONNEMENT ET MÉTROPOLE

PRIORITE 1.1 – LA GRANDE ACCESSIBILITE : MIEUX DANS LES GRANDS AXES EUROPÉENS ASSURER LA CONTINUITÉ

URGENCE 1.1.1 - La continuité Durance - Italie

La proximité de la métropole marseillaise, notamment ferroviaire, conduit à l'étude d'une liaison, au verrou représenté par le Montgenèvre, pour faciliter les échanges aisés entre la région marseillaise et l'Italie, ainsi qu'un nouveau couloir d'échanges européens.

**S'AFFRANCHIR DU VERROU DU MONTGENEVRE =
L'URGENCE 1 DE LA PRIORITE 1 DE L'OBJECTIF 1
POUR NOTRE TERRITOIRE**

1.1.3 – ORIENTATIONS (prescriptives)

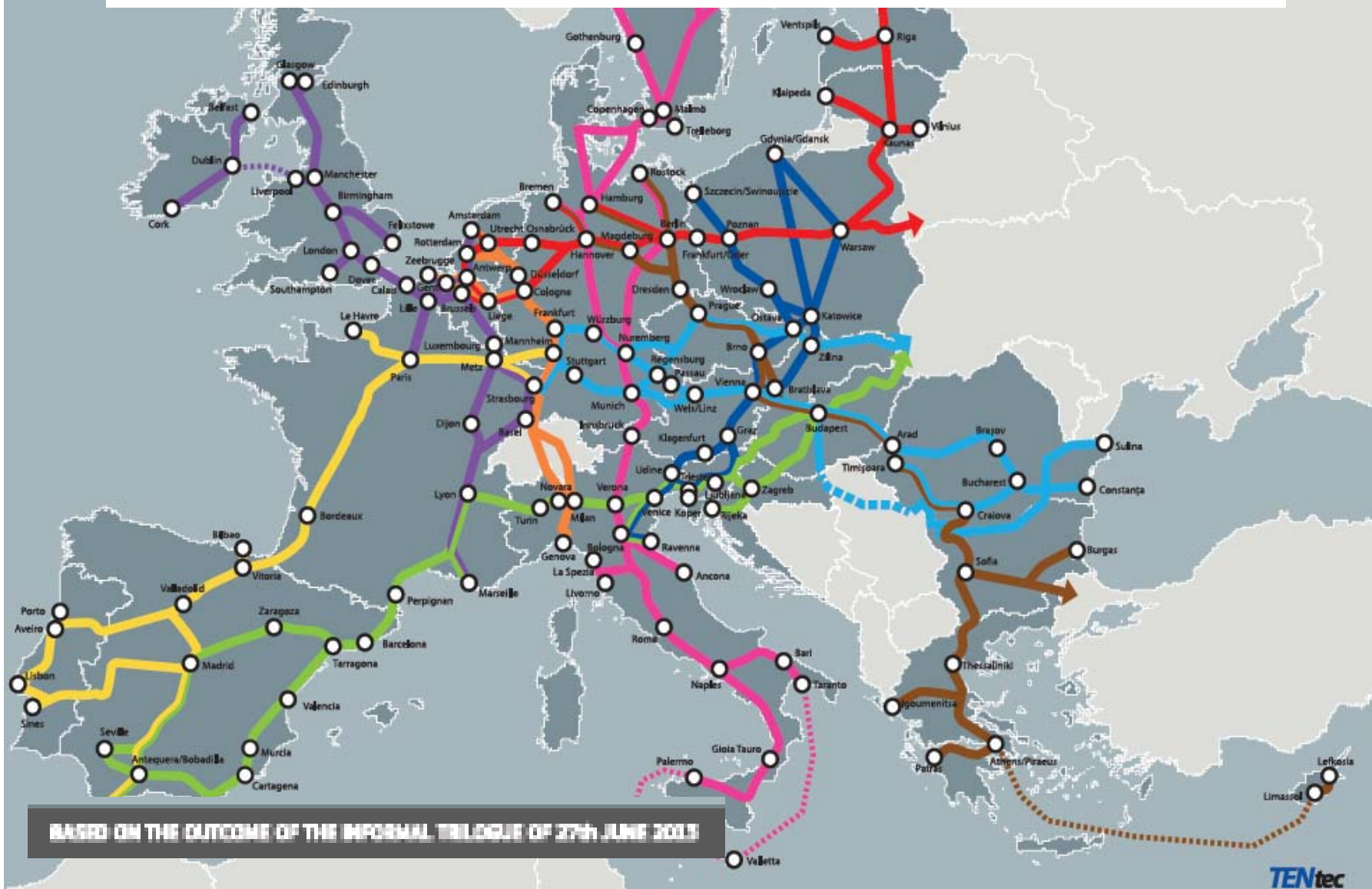
1.1 Les orientations engagées sur l'axe Durance (y compris le projet de la percée ferroviaire Montgenèvre) visent à proposer la structuration d'un nouvel axe en direction de l'Italie du Nord (Région de Milan - Turin) et compléter l'ouverture de la région marseillaise vers d'autres métropoles européennes. (...)



European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

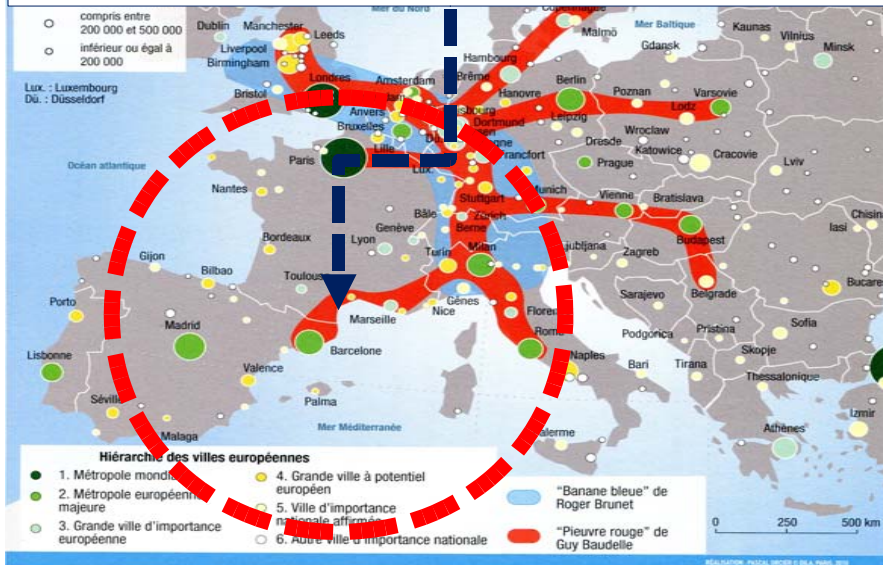
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



LE BILAN AUJOURD'HUI

DIAGNOSTIC 2000

LE CORRIDOR A FORT POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET CREATION D'EMPLOIS DANS PACA = MARSEILLE – TURIN VIA LE VAL DE DURANCE ET LE TUNNEL DU MONTGENEVRE



PROJET OFFICIEL 2013





LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE, PAR LE TUNNEL DU MONTGENEVRE

4ème Conseil de Développement - Digne - novembre 2013

1- POSITIONNEMENT STRATEGIQUE : LES ANCRAGES FONDAMENTAUX

2 – LE CONCEPT DE LIAISON

3 – PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

LE MAILLON TRANSFRONTALIER MANQUANT : CONCEPTS ET SCENARIOS POSSIBLES

Rappel de la démarche progressive de réflexion :

- 1 - concept en termes de services souhaités,**
- 2 - scénarios,**
- 3 - fuseaux progressivement réduits -> 1000 m -> 500 m,**
- 4 - tracé.**

REFLEXION COLLECTIVE A MENER SUR LE CONCEPT PROPOSITION DE DEMARCHE

1er carrefour décisionnel sur le chemin critique du projet
Pour le maillon ferroviaire transfrontalier manquant sous le Montgenèvre :
quel est, dans l'intérêt général de notre territoire,
le concept global le plus pertinent, économiquement et humainement,
et potentiellement le plus consensuel

- C1 : un concept de tunnel unique profond, très favorable au fret, mais interdisant toute desserte intermédiaire des stations ?
- C2 : un concept d'itinéraire à fortes pentes permettant les dessertes intermédiaires, mais pouvant hypothéquer le transit des trains de fret ?
- C3 : un concept mixte permettant le **désenclavement, économique et humain, des Alpes du Sud** avec la **desserte intermédiaire des stations qui le souhaitent** et le **désenclavement fret du val de Durance, notamment le ferroutage** (pentes n'excédant pas 18 ‰) ?



LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE, PAR LE TUNNEL DU MONTGENEVRE

SETUMONT – 12 avril 2013

1- POSITIONNEMENT STRATEGIQUE : LES ANCRAGES FONDAMENTAUX

2 – CONCEPT DE LIAISON

3 – PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

PREPARATION DU DEBAT PUBLIC



Chaque phase nécessite une décision ministérielle d'engagement – Source : RFF

LES CAHIERS D'ACTEURS

- Expression des souhaits de chaque intervenant
- Outil privilégié d'élaboration d'un consensus de concept et de scénario
- 3 à 4 ans de préparation si recherche consensus acteurs

CONSEIL GENERAL DES BOUCHES-DU-RHONE

mai 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



NOTRE POSITION

La position du Conseil Général des Bouches-du-Rhône est partagée par plusieurs collectivités territoriales et institutions.

La réalisation de la LGV Provence Côte d'Azur est indispensable pour l'accessibilité et le développement de la façade méridionale française. Elle constituera un maillon essentiel du réseau à grande vitesse de l'Arc Méditerranéen.

A ce titre, dans le département des Bouches-du-Rhône, cette nouvelle LGV devra permettre aux TGV, en provenance de la Côte d'Azur et de l'agglomération toulonnaise, de desservir en ligne Marseille Centre, en

réutilisant le plus possible les infrastructures existantes, puis de poursuivre vers la gare d'Aix TGV et Paris.

- Seul ce scénario permet :
- la connexion directe des grandes métropoles régionales ;
- une meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances ;
- la desserte de l'aéroport Marseille-Provence, par l'interconnexion avec le réseau PLM.

CONTACT

Conseil Général des Bouches-du-Rhône
52, avenue de Saint-Just
13256 Marseille cedex 20
ccinfos@cg13.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :



COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

mai 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



LGV PACA : UN PROJET MOTEUR POUR LA METROPOLE AIX-MARSEILLE

La réalisation de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur est indispensable pour l'accessibilité et le développement de la façade méridionale française. Elle constituera un maillon essentiel du réseau à grande vitesse de l'Arc Méditerranéen.

A ce titre, dans le département des Bouches du Rhône, cette nouvelle LGV devra permettre aux TGV, en provenance de la Côte d'Azur et de l'agglomération toulonnaise, de desservir en ligne Marseille Centre, en réutilisant le plus possible les infrastructures

existantes, puis de poursuivre vers la gare d'Aix TGV et Paris.

- Seul ce scénario permet :
- la connexion directe des grandes métropoles régionales ;
- la meilleure articulation entre le TGV, les TER et les transports en commun urbains et interurbains ;
- une meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances ;
- la desserte de l'aéroport Marseille-Provence, par l'interconnexion avec la ligne PLM et le réseau local de transports publics.

CONTACT

MPM DDEAI
Immeuble CMCI
2 rue Henri Barbusse
13001 MARSEILLE
tél. : 04.95.09.50.00
fax : 04.95.09.50.03
ddea1@marseille-provence.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS D'AIX

mai 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



LGV PACA : UN PROJET MOTEUR POUR LA METROPOLE AIX-MARSEILLE

La réalisation de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur est indispensable pour l'accessibilité et le développement de la façade méridionale française. Elle constituera un maillon essentiel du réseau à grande vitesse de l'Arc Méditerranéen.

A ce titre, dans le département des Bouches du Rhône, cette nouvelle LGV devra permettre aux TGV, en provenance de la Côte d'Azur et de l'agglomération toulonnaise, de desservir en ligne Marseille Centre, en réutilisant le plus possible les infrastructures

existantes, puis de poursuivre vers la gare d'Aix TGV et Paris.

- Seul ce scénario permet :
- la connexion directe des grandes métropoles régionales ;
- la meilleure articulation entre le TGV, les TER et les transports en commun urbains et interurbains ;
- une meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances ;
- la desserte de l'aéroport Marseille-Provence, par l'interconnexion avec la ligne PLM et le réseau local de transports publics.

CONTACT

Hôtel de Beaulieu
8, place Jeanne-d'Arc
BP 322
13611 Aix-en-Provence
Tél. 04.42.93.85.85
Fax 04.42.93.85.86
e-mail :
administration@agglo-paysd Aix.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :



CHAMBRE INTERCONSULAIRE DEPARTEMENTALE DES BOUCHES-DU-RHONE

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



LA LGV PROVENCE-COTE D'AZUR : UN ENJEU STRATEGIQUE MAJEUR POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE NOTRE TERRITOIRE

La réalisation de la LGV Provence Côte d'Azur est indispensable pour l'accessibilité et le développement de la façade méridionale française. Elle constituera un maillon essentiel du réseau à grande vitesse de l'Arc Méditerranéen.

A ce titre, dans le département des Bouches du Rhône, cette nouvelle LGV devra permettre aux TGV, en provenance de la Côte d'Azur et de l'agglomération toulonnaise, de desservir en ligne Marseille Centre, en réutilisant le plus possible les infrastructures

existantes, puis de poursuivre vers la gare d'Aix TGV et Paris.

- Seul ce scénario permet :
- la connexion directe des grandes métropoles régionales ;
- la meilleure articulation entre le TGV, les TER et les transports en commun urbains et interurbains ;
- une meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances ;
- la desserte de l'aéroport Marseille - Provence, par l'interconnexion avec le réseau PLM.

CONTACT

Secrétariat de la CID 13 :
C/O CCI Marseille-Provence
Palais de la Bourse
B.P. 21854
13221 Marseille cedex 01
daniel.negrès@marseille-provence.cci.fr



Dans le cadre du débat public organisé par la :

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE - PROVENCE

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



LA LGV PROVENCE COTE D'AZUR : UN ENJEU STRATEGIQUE MAJEUR POUR L'ESPACE MEDITERRANEEN

La réalisation de la LGV Provence Côte d'Azur est indispensable pour l'accessibilité et le développement de la façade méridionale française. Elle constituera un maillon essentiel du réseau à grande vitesse de l'Arc Méditerranéen.

A ce titre, dans le département des Bouches du Rhône, cette nouvelle LGV devra permettre aux TGV, en provenance de la Côte d'Azur et de l'agglomération toulonnaise, de desservir en ligne Marseille Centre, en réutilisant le plus possible les infrastructures

existantes, puis de poursuivre vers la gare d'Aix TGV et Paris.

- Seul ce scénario permet :
- la connexion directe des grandes métropoles régionales ;
- la meilleure articulation entre le TGV, les TER et les transports en commun urbains et interurbains ;
- une meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances ;
- la desserte de l'aéroport Marseille - Provence, par l'interconnexion avec le réseau PLM.

CONTACT

Chambre de Commerce et d'Industrie
Marseille-Provence
Palais de la Bourse - B.P. 21854
13221 Marseille cedex 01

CCIMP
Direction Délégation
Transports - Logistique
transports@marseille-provence.cci.fr
Fax : 04.91.39.34.30



Dans le cadre du débat public organisé par la :

LA VISION PARTAGÉE...

... par la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole

Les deux plus grandes intercommunalités des Bouches du Rhône qui, avec plus de 1 300 000 habitants, regroupent la grande majorité des habitants du département s'accordent aujourd'hui sur la nécessité du développement de la grande vitesse sur l'Arc méditerranéen et notamment vers l'Italie. Conjointement elles prennent part en faveur du scénario optimal pour l'agglomération Aix-Marseille mais aussi pour le projet dans son ensemble.

Les enjeux qui font consensus au sein de la Région P.A.C.A.

Les partenaires associés dans ce débat sont accordés sur les grands objectifs du projet :

→ Rapprocher les grandes agglomérations de la région PACA de Barcelone, Gênes et Milan en réalisant un chaînon essentiel de l'Arc Méditerranéen ferroviaire.

→ Ouvrir toute la région vers le Nord et les régions françaises.

→ Mieux se déplacer en Provence et sur la Côte d'Azur en développant les Transports Express Régionaux (TER) et en permettant le développement du transport ferré de marchandises.

→ Trouver une solution réalisable financièrement avec de bons gains de trafic et des

coûts d'investissement maîtrisés et des conséquences sur l'environnement très acceptables.



TROIS SCÉNARIOS : UNE SEULE OPPORTUNITÉ POUR AIX ET MARSEILLE

R.F.F. n'a pas approfondi, avec raison, les scénarios au Nord d'Aix en Provence, du fait des contraintes fortes identifiées lors des premières études de Ligne à Grande Vitesse vers la Côte d'Azur (tracé Quemien par la Trévaresse, 1992). Seuls trois scénarios sont mis en avant.

NORD ARBOIS - NORD TOULON - OUEST NICE (1) : IMPACTS FORTS ET TECHNIQUEMENT PEU CREDIBLE

La ligne nouvelle se débrancherait de la LGV Méditerranée au niveau d'Éguilles et de Ventabren en recherchant, autant que faire se peut, un jumelage avec l'autoroute A8 jusqu'à St-Maxim-in-la-Sainte-Baume dans le Var.

Seraient touchés, après les com munes d'Éguilles et Ventabren, le sud d'Aix en Provence – la Beauville, Pen-de-l'Arc, Arc de Meyran, Val-de-l'Arc, Les Trois Sautes – ainsi que les com munes de Meyreuil, Fuveau, Roussat et Trets.

Le raccordement Sud - Marseille vers Toulon et Nice impacterait également le territoire de la C.P.R.

Au total, dans ce scénario qui impacterait une zone très urbanisée, près de 90 000 habitants seraient directement ou

indirectement concernés. La SNCV l'aurait écarté pour cette raison en 1990.

Ce tracé affecterait aussi l'agriculture du Pays d'Aix : à l'Ouest, les terres arables dans la plaine d'Éguilles et à l'Est, les terres viticoles de la Haute Vallée de l'Arc (AOC Coteaux d'Aix et Côtes de Provence-Sainte-Victoire).

Le scénario Nord Arbois nécessiterait la réalisation d'importants ouvrages aériens et souterrains pour franchir les zones les plus urbanisées ainsi que les reliefs tels que le Montgaudet. La topographie des lieux au débranchement de la ligne LGV PACA jusqu'à la plaine d'Éguilles rend peu crédible techniquement la réalisation de ce tracé.

Dans ce scénario, Aix en Provence et Marseille ne sont pas en ligne avec Toulon et Nice, ni avec l'arc

méditerranéen et seraient touchées en rebroussement.

Une hypothèse de gare nouvelle TER (2^e gare à Aix) est évoquée dans les documents du maître d'ouvrage, sans être étudiée, mais ne constitue en aucun cas une réponse pertinente.



PL

LA VISION PARTAGÉE...

... et la communauté du Pays d'Aix



SUD ARBOIS - NORD TOULON - OUEST NICE (2) : IMPACTS FORTS ET TECHNIQUEMENT DIFFICILE

Dans ce scénario, le raccordement de la LGV PACA, se situerait au Sud de la gare d'Aix-TGV sur le plateau de l'Arbois. Cet itinéraire se dirigerait vers l'Est en direction de l'autoroute A8 après avoir traversé les com munes de Cabriès, Bouc-Bel-Air, Gardanne, Fuveau, Roussat et Trets. Ce scénario est ensuite identique au précédent, à savoir un jumelage avec l'autoroute A8 jusqu'à St-Maxim-in-la-Sainte-Baume dans le Var.

50 000 habitants seraient directement ou indirectement concernés.

Les territoires de la Haute Vallée de l'Arc seraient également touchés par ce scénario.

Le tracé Sud Arbois nécessiterait également d'importants ouvrages

souterrains en raison de la forte urbanisation de l'ensemble du secteur traversé jusqu'à Fuveau-La Barque.

La faible distance entre la gare Aix-TGV et le tunnel des Pennes-Mirabeau constitue une contrainte technique défavorable pour le raccordement dans de bonnes conditions en direction de Nice. Il en découlerait une limitation de vitesse à 180 km/h pour le raccordement Nord et à 130 km/h pour le Sud.

La gare d'Aix-TGV est de fait mal adaptée au raccordement, c'est la raison pour laquelle le scénario Nord Arbois a été étudié par RFF.

Dans ce scénario, Marseille n'est plus en ligne et fait l'objet d'une desserte spécifique en rebroussement. La Communauté du Pays d'Aix est en ligne avec Toulon et Nice, mais

l'alignement est imparfait puisque Aix-TGV est déconnectée de Marseille-Nice, raccordée au Sud de la gare.

Le raccordement de la ligne nouvelle au Sud de la gare Aix-TGV ne permettrait donc aux Aixois de ne bénéficier que d'une faible partie du potentiel régional à grande vitesse vers Toulon et Nice. Ils ne pourraient y accéder pleinement que par un passage par Marseille, mais au prix d'un allongement du temps de parcours.

Dans les deux scénarios ci-dessus (1 et 2), la connexion entre la LGV Méditerranée et la LGV PACA implique de disposer de deux raccordements, nord et sud. Cette situation affecterait doublement le territoire de la CPA.

SI
IE

t po
ropc

GV F

ra pe
t Ma
de c

de
ivent
I ZOR
t L'E

NORD MARSEILLE - NORD TOULON - OUEST NICE (3) : UN VRAI PROJET POUR LA METROPOLE

Ce scénario est le moins impactant pour le département. Il repose sur l'utilisation du corridor ferroviaire existant et la réalisation d'aménagements à la traversée de l'agglomération marseillaise, permettant une amélioration des temps de parcours et une augmentation de capacité.

Entre la LGV Méditerranée et un tunnel central destiné à éviter le nœud ferroviaire de St-Charles, l'infrastructure serait portée à 4 voies.

Une nouvelle gare TGV passante serait créée sur cette ligne, à la Blancarde par exemple, afin d'accueillir les TGV poursuivant leur route vers l'Est. La gare Saint-Charles demeurerait le terminus naturel de Marseille pour les TGV en provenance de Paris.

La ligne emprunterait ensuite la vallée de Fuveau grâce à la réalisation, sur cette section, d'une quatrièm e voie. La LGV y serait ensuite la zone d' Aubagne par un tunnel.

Ce scénario n'a pas d'impact sur l'urbanisation et l'activité agricole de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

Aix et Marseille sont en ligne avec Toulon et Nice, et sur l'Arc Méditerranéen. La Métropole, mais aussi Nice et Toulon bénéficient ainsi d'une desserte optimale. Les aéroports de Nice et Marseille peuvent être mis en relation.



	Propositions RFF		Proposition Agam/MPM
	Nord Arbois - Nord Toulon	Sud Arbois - Aix - Nord Toulon	Aix TGV - Marseille Centre - Toulon Nord (sans variantes)
Longueur (km)	185	180	173 / 174
Costs (M€)	52	56	52 / 53
Cost LGV (M€)	5 258	5 930	4 966 / 5 280
Meilleur temps Marseille-Nice	1h 10	1h 10	0h 55
Meilleur temps Nice-Paris	3h 45	3h 45	3h 45
Meilleur temps Toulon-Paris	3h 10	3h 10	3h 10

PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

SUPPORT DU TRAVAIL D'ELABORATION = LES FUTURS CAHIERS D'ACTEURS DU DEBAT PUBLIC → STRUCTURE PROPOSEE POUR 4 PAGES

Page 1 : le **concept global** de la liaison ferroviaire val de Durance
– vallée du Pô **en objectifs de services collectifs voulus**

Page 2 : le **maillon transfrontalier manquant** =
le(s) scénario(s) préférentiel(s) pour = le(s) tunnel(s)

Page 3 : les **options d'aménagement progressif** de la liaison
ferroviaire : connexion(s), électrification, segment(s) à doubler,
chantier(s) rail-route, shunt(s) de la ligne actuelle, etc

Page 4 : les **compléments divers**

CAHIER D'ACTEUR DEBAT PUBLIC MONTGENEVRE

Page 1 =

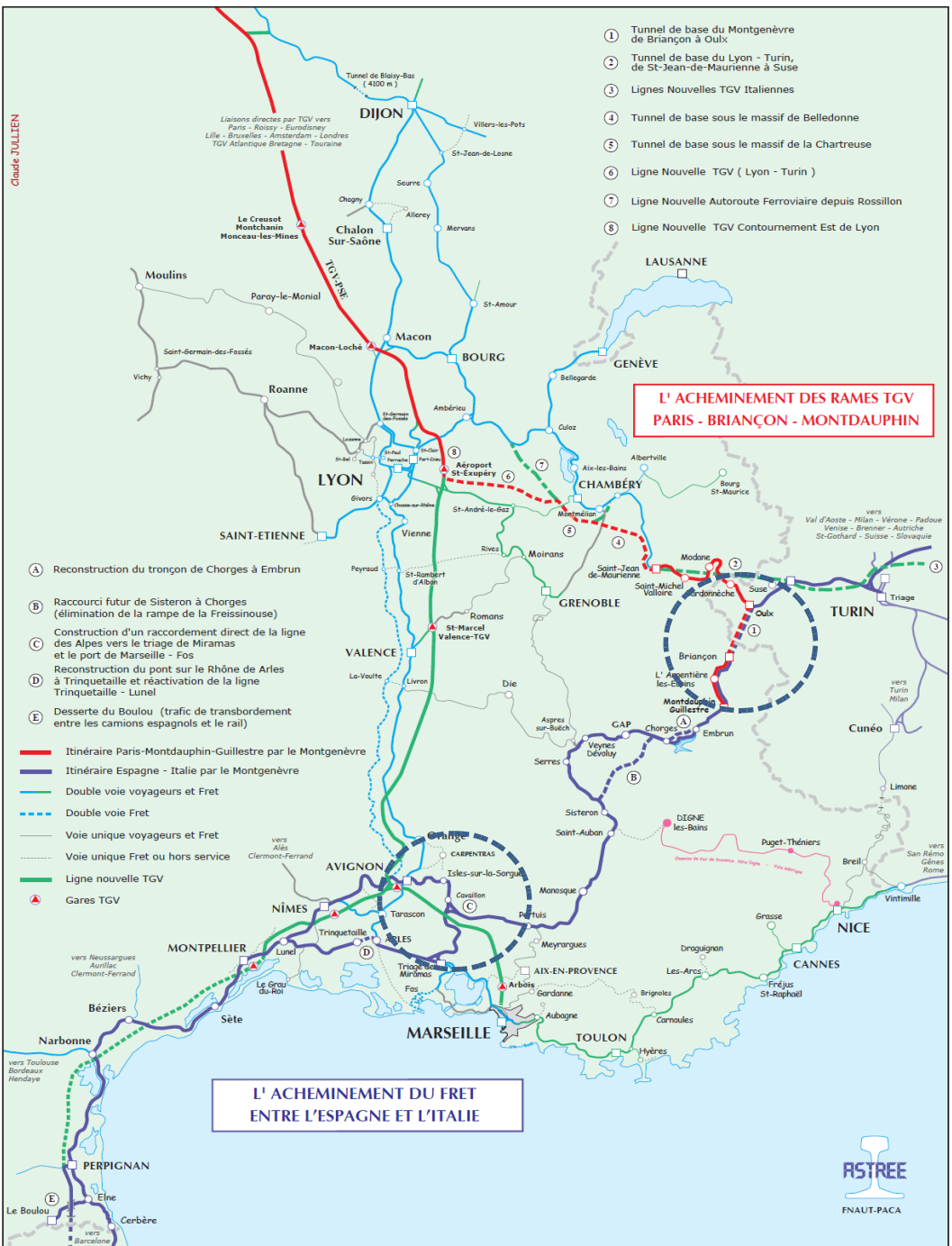
concept global de la liaison ferroviaire val de Durance – Italie
en objectifs de services collectifs voulus

3 IDEES A PARTAGER ET A PORTER COLLECTIVEMENT :

- 1 - Volonté de désenclavement, humain et économique, des Alpes du Sud en perçant le verrou du Montgenèvre

- 2 - Création d'un nouvel axe sud-européen « val de Durance » porteur de développement et de création d'emplois au cœur de la région PACA

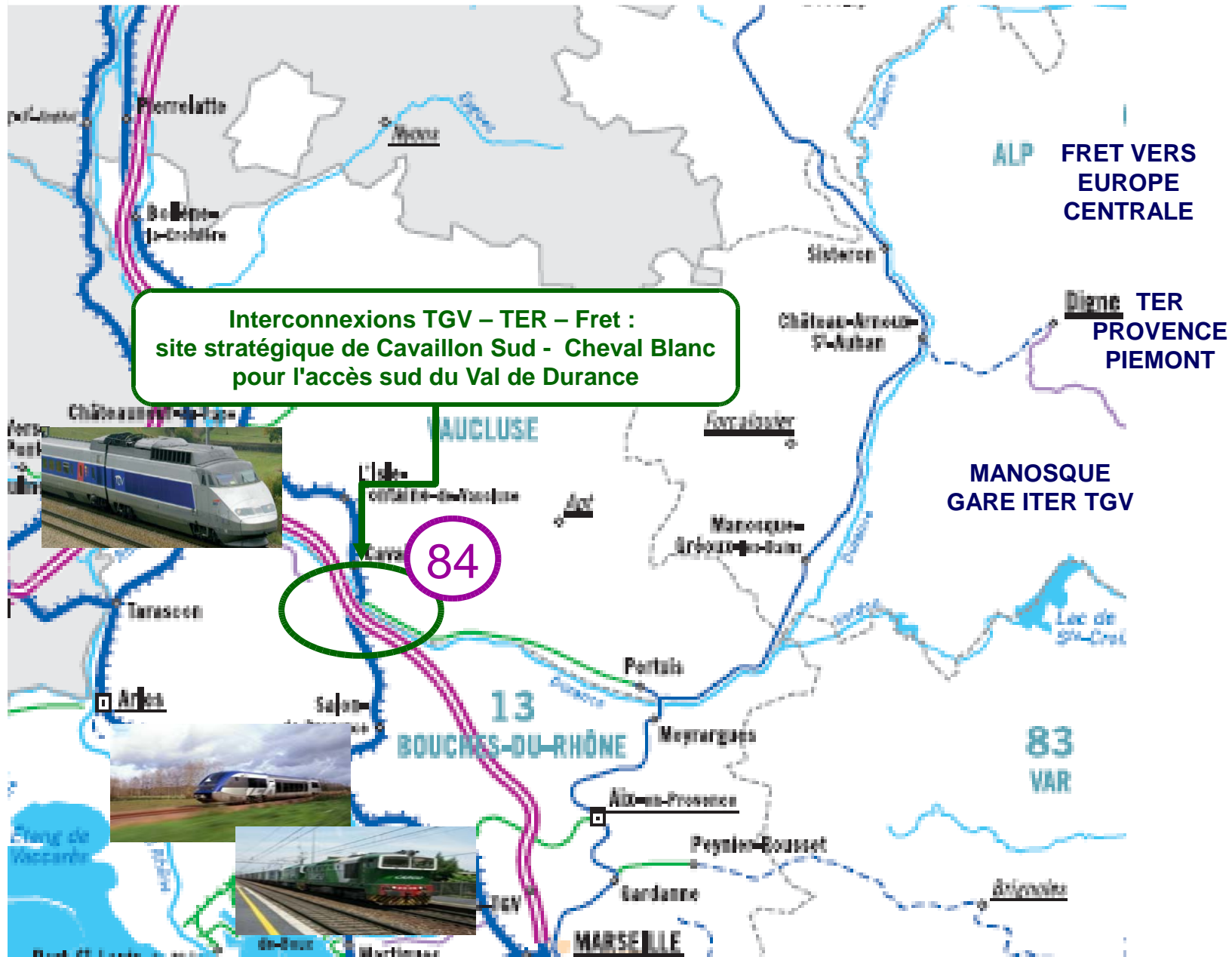
- 3 - Cohérence avec les directives européennes :
 - infrastructure aux normes RTE-T
 - priorité au maillon manquant transfrontalier



CAHIER D'ACTEUR DEBAT PUBLIC MONTGENEVRE PAGE 2 : LES SCENARIOS

VAL DE DURANCE
ETUDE ASTREE
FNAUT - PACA

LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE L'URGENCE : ACCES SUD PAR CAVAILLON – CHEVAL BLANC



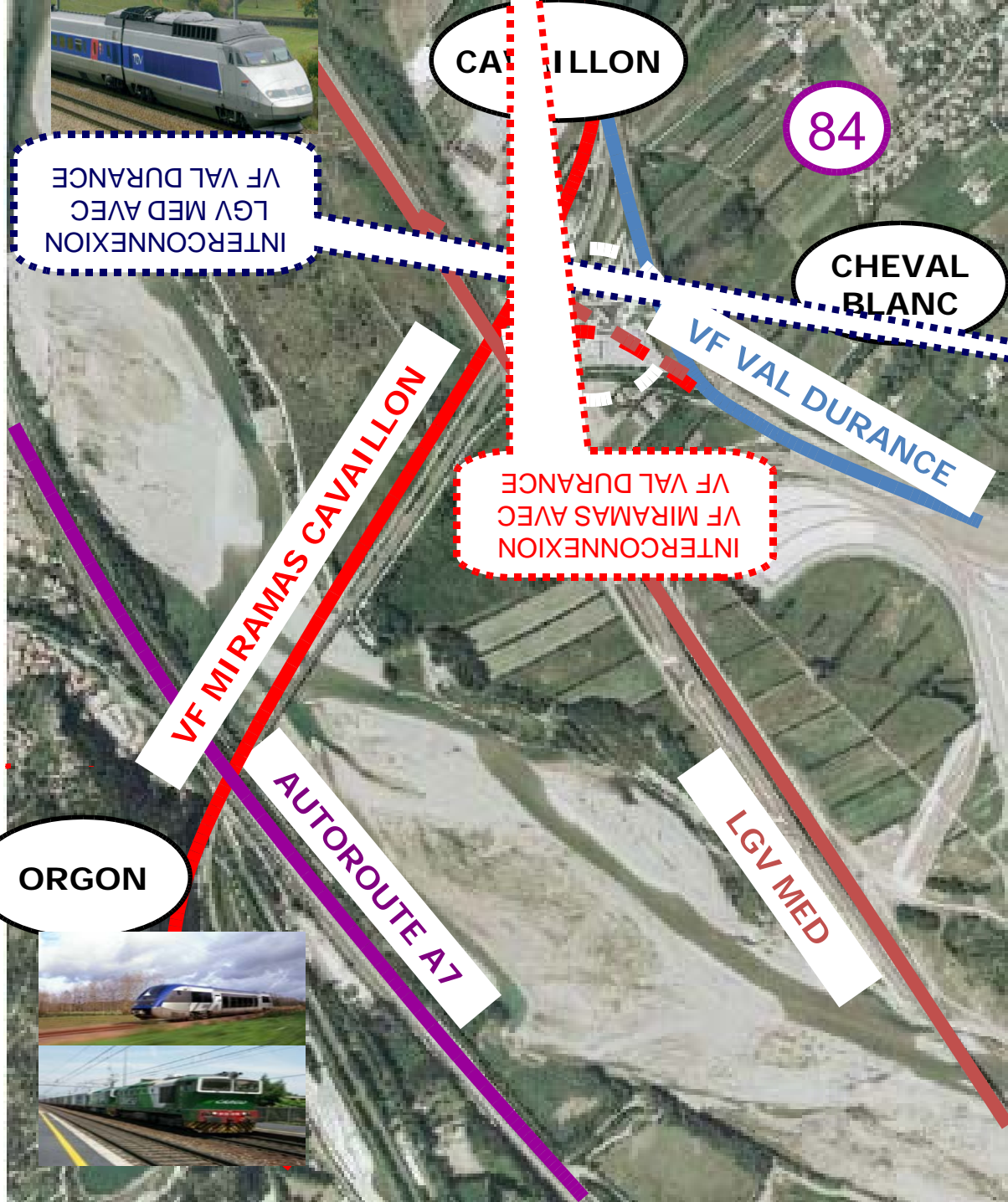
**LES ACCES FERROVIAIRES SUD
DU VAL DE DURANCE
POUR TGV, TER ET FRET**

**IMPORTANCE STRATEGIQUE
DU SITE DE CAVAILLON SUD -
CHEVAL BLANC**

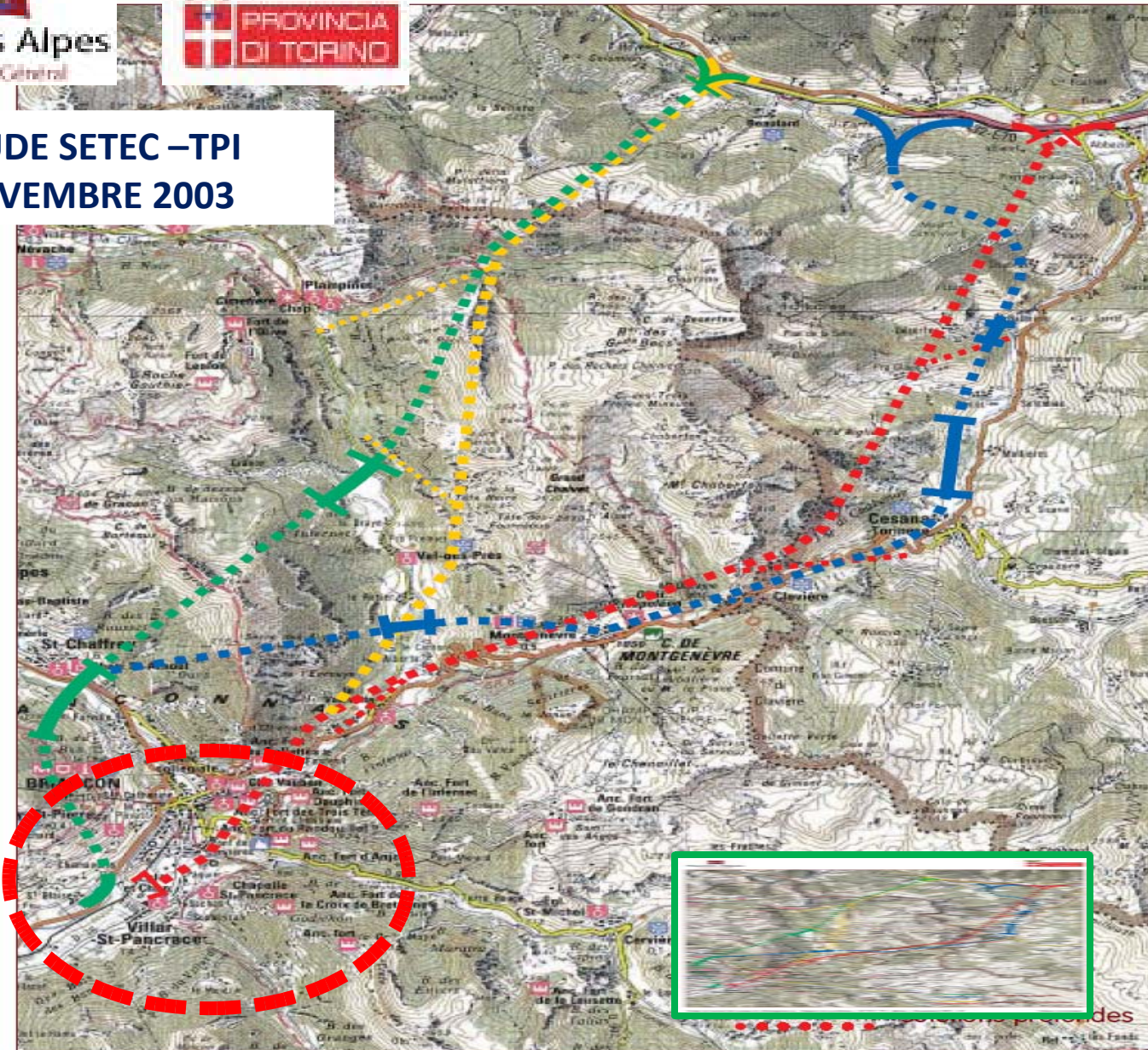
**CET ACCES FERROVIAIRE SUD
DU VAL DE DURANCE PAR
CHEVAL BLANC EST
AUJOURD'HUI**

**LE DOSSIER MAJEUR DE
L'ACCESSIBILITE FERROVIAIRE
DES ALPES DU SUD.**

**C'EST LE DOSSIER
SYMETRIQUE DE L'ACCES
NORD PAR LE TUNNEL DU
MONTGENEVRE**

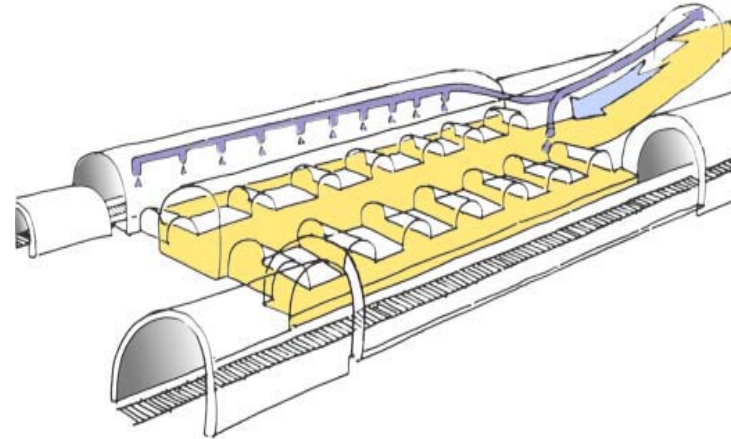


ETUDE SETEC - TPI NOVEMBRE 2003



LE MAILLON TRANSFRONTALIER MANQUANT : PROBLEMATIQUE DE LA POSITION VERTICALE DU TRACE PAR RAPPORT A LA SURFACE

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

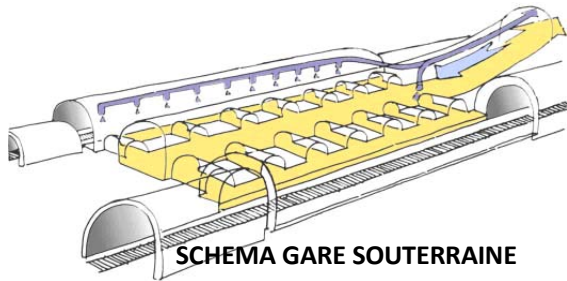


**Le choix = recherche d'un compromis équilibré entre
le respect des paysages,
la fiabilité des circulations en saison hivernale
et la promotion du territoire desservi**

**Ce choix, qui impacte techniquement très peu la liaison,
relève 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

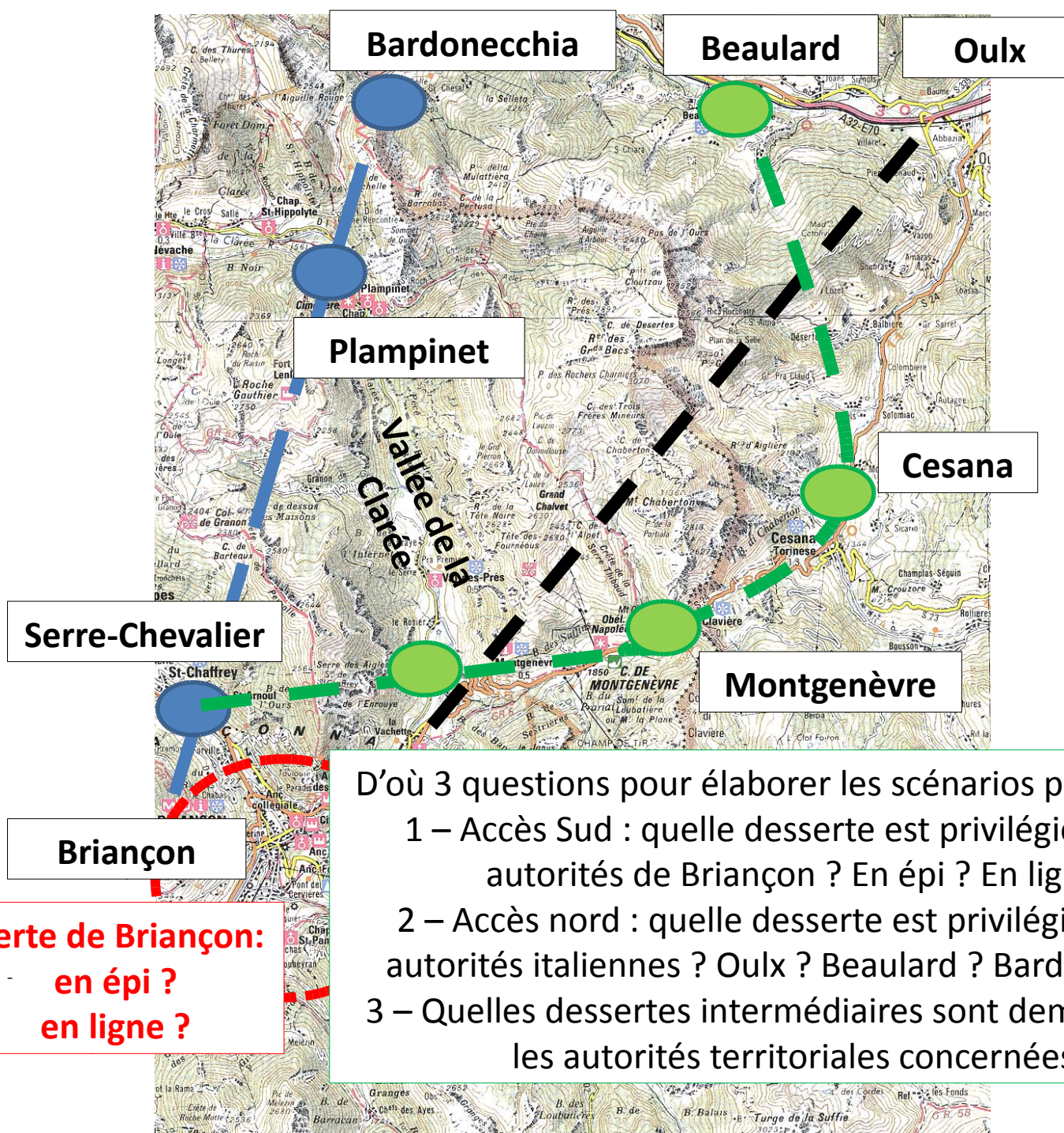
- A pentes équivalentes (30 à 50%), dénivelée et longueur tunnel = celles du funiculaire souterrain de Val d'Isère et environ moitié de celles du celui de Tignes

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





Desserte de Briançon:

- en épi ?
- en ligne ?

D'où 3 questions pour élaborer les scénarios préférentiels :

- 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 ?

JE VOUS REMERCIE DE VOTRE ATTENTION

VOIR LOIN, PARLER FRANC, AGIR FERME
Pierre de Coubertin