

***Livre Blanc***  
***pour la valorisation fret et voyageurs des lignes ferroviaires du Col de Tende***  
***enjeu méconnu du développement territorial transfrontalier***  
***et des liaisons internationales franco-italiennes***

Les liaisons ferrées de l'étoile de Breil (Nice-Sospel-Breil ; Vintimille-Breil ; Breil-Limone [Cuneo-Torino] ) relie par le tunnel de faite du Col de Tende (alt. 1040 m, longueur 8099 m) le sud du Piémont (Province de Cuneo) à la fois au littoral ligure (Province d'Imperia) et aux Alpes-Maritimes (Région Provence-Alpes-Côte d'Azur) ; elles constituent une infrastructure précieuse pour un développement économique harmonieux de l'ensemble de cette région transfrontalière des Alpes et du littoral méditerranéens.

Ces lignes ferroviaires présentent de surcroît, moyennant quelques mises à niveau techniques, des potentialités remarquables pour une mise en œuvre sans délai de la politique de transfert de la route vers le rail du trafic international dans le Sud de l'arc alpin et sur l'axe européen Est-Ouest, rendue urgente *par l'accroissement démesuré du trafic routier de transit par Vintimille*, lequel a atteint en 1999 plus de 13 millions de tonnes en trafic total et près de 8 millions de tonnes en trafic transitant à travers l'entier territoire français **(1) (2)**.

La prospective globale d'évolution des transports terrestres en Europe, et plus particulièrement dans les Alpes, les grandes orientations d'aménagement du territoire, les nécessités régionales et locales, les besoins des habitants, ainsi que les caractéristiques et potentialités techniques des voies, sont autant d'éléments en faveur de cette mise à niveau, en dépit de quelques affirmations contraires aussi péremptives qu'infondées.

En effet, les plus récentes des grandes percées alpines, les lignes à voie unique Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo, ont été tracées selon des caractéristiques (rampes, rayons de courbes, gabarits d'ouvrages) *plus généreuses* que celles de la plupart des grandes lignes alpines actuellement en service. De surcroît, leurs quatre plus longs tunnels [Tende (8099 m), Braus (5939 m), Mont Grazian (3891 m) et Bergue (1883 m)] ont été réalisés pour la double voie. Enfin, lors de sa récente reconstruction en 1979, la section Vintimille-Breil-Limone a été équipée de la commande centralisée de trafic, ses gares pourvues de voies d'évitement de grande longueur (700 m), et sa réélectrification prévue tout *en respectant le dégagement du gabarit GB* de chargement (et en offrant sur la majeure partie du tracé de larges possibilités de dégagement du gabarit GB1).

De telles caractéristiques confèrent aux lignes du Col de Tende des capacités potentielles de trafics marchandises et voyageurs de l'ordre de ceux que la ligne Berne-Lötschberg-Simplon a assurés annuellement, avant sa mise à double voie, à savoir :

- 5 millions de tonnes de marchandises,
- 8,5 millions de voyageurs,
- 700 000 véhicules routiers à travers son tunnel de faite.

Ces potentialités devraient permettre, moyennant une mise à niveau *modique et phasable*, d'alléger les *charges de trafic* et de *sécuriser* les acheminements des deux seules autres lignes transfrontalières franco-italiennes (Mont Cenis et littoral Ligure), lesquelles, en dépit de lourds investissements

annoncés, ne pourront suffire à faire face, même à court terme, aux conséquences des engagements de nos pays respectifs en faveur d'un transfert progressif du fret de la route vers le rail.

Cette mise à niveau doit s'effectuer, en engageant sans tarder :

(a) sur la ligne Vintimille-Breil-Cuneo

- la réalisation des aménagements autorisant des liaisons directes (sans rupture de charge) entre Cuneo-Breil/Roya-Vintimille-Menton-Monaco-Nice, en exploitant les possibilités techniques disponibles au niveau du parc ferroviaire de Vintimille.
- le parachèvement de sa reconstruction, avec la réélectrification de la section Vintimille-Breil-Limone (soit approximativement 66 km de ligne à voie unique). Cette réélectrification permettra, en assurant la continuité entre les réseaux électrifiés ligure, piémontais et azuréen, d'en simplifier l'exploitation, d'accélérer les liaisons voyageurs, et d'ouvrir la ligne au trafic marchandises.

(b) sur la ligne Nice-Sospel-Breil

- le rétablissement des principales voies d'évitement, afin de permettre sans délai un étoffement de la desserte, et également d'assurer la fluidité et la régularité des liaisons Nice-Sospel-Breil/Roya et au-delà.
- des études pour sa mise à niveau, avec réfection de la voie, électrification et commande centralisée de trafic, dans la perspective d'acheminements de fret longue distance et de liaisons voyageurs directes et rapides entre la Région PACA et le Piémont.

1999.08.13

---

(1) En 1998, le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes se répartissait de la manière suivante :

route : 39,1 Millions de T (dont 12,9 par Vintimille, 12,8 par le Fréjus et 13,5 par le Mont Blanc)

rail : 10,1 Millions de T (dont 0,8 par Vintimille et 9,3 par Modane)

Les parts de ces marchandises franchissant les Alpes et *transitant à travers la France* étaient les suivantes :

route : 17,7 Millions de T (dont 6,9 par Vintimille, 2,8 par le Fréjus et 8,0 par le Mont Blanc)

rail : 3,5 Millions de T (dont 0,1 par Vintimille et 3,4 par Modane)

Le nombre annuel de poids lourds marchandises (camions, trains routiers et semi-remorques) franchissant la frontière franco-italienne s'établissait à :

Vintimille : 974 000 (dont 413 000 en transit)

Fréjus : 782 000 (dont 156 000 en transit)

Mont-Blanc : 769 000 (dont 446 000 en transit)

[Source : Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et des Communications de la Confédération Helvétique – Service d'étude des transports – Alpinfo trafic marchandises - GVF-News n° 48/1, 07.07.99]

(2) C'est au point de franchissement alpin de Vintimille que la croissance des trafics poids lourds en nombre et en charge, mais aussi en échanges et en transit, est la plus forte. De ce fait, le franchissement de Vintimille, qui a toujours occupé le second rang des points de passage franco-italiens pour ce qui est du transit (en nombre de poids lourds et en tonnages), est-il passé, depuis 1997, du second au premier rang en nombre de poids lourds, et, en 1998, du troisième au second rang (après le Mont-Blanc), pour ce qui est du trafic marchandises total.

[Sources : *ibidem* – GVF-News n° 48/1, 01.07.98 & 07.07.99]

---

**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  
Membre de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA)

*SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : (33) 04 93 35 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr*

**LIVRE BLANC  
SUR LA VALORISATION  
DES LIGNES FERROVIAIRES MARALPINES  
(Etat d'avancement au 30.12.2001)**

**A. CAHIERS TECHNIQUES (Annexes au Livre Blanc)**

**Cahiers 1**

Transport combiné et infrastructures ferroviaires

- **Cahier 1A**  
La problématique française – Perspectives et stratégies  
Mai 1997 ; 39 pages
- **Cahier 1B**  
Compléments 1 : terminologie, chargements, gabarits, institutions  
Avril 1999 ; 20 pages

**Cahiers 2**

Données sur les infrastructures ferroviaires liguro-provençales

- **Cahier 2A**  
Dossier d'enquête  
Août 1997 (addendum août 1999) ; 26 + 3 pages
- **Cahier 2B**  
Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Compléments  
Avril 2001 ; 29 pages

**Cahier 3**

Le chemin de fer du Lötschberg (BLS) – Une référence et un modèle de ligne ferroviaire alpine  
Décembre 1997 (corrigendum 1998) ; 23 + 1 pages

**Cahier 4** [à finaliser]

La liaison ferroviaire internationale du Col de Tende – Données sur le trafic voyageurs  
Août 1998 ; 18 (?) pages

**Cahier 5**

Éléments de mécanique ferroviaire – Relations entre paramètres de voie, sécurité et vitesses de circulation  
Juillet 1999 ; 21 pages

**Cahiers 6**

Caractéristiques d'infrastructure comparées des percées ferroviaires alpines franco-italiennes

- **Cahier 6A**  
Rappels sur les critères de performance d'une ligne ferroviaire de montagne  
Septembre 1999 ; 22 pages
- **Cahier 6B**  
Contraintes constructives régissant les circulations sur la ligne de Modane

Décembre 1999 ; 28 pages

- **Cahier 6C**

Contraintes constructives régissant les circulations sur les lignes du Col de Tende

Avril 2000 ; 75 pages

**Cahier 7** [collationnement des données achevées]

Capacités et potentialités comparées des percées ferroviaires alpines franco-italiennes

**Cahiers 8** [*en cours d'élaboration*]

Stratégie de valorisation et coûts comparatifs des différentes options

- **Cahier 8A**

Investissements d'infrastructures – Propositions du GIR Maralpin – Evaluation financière

Juillet 2000 ; 9 pages

<b>B. PUBLICATIONS CONNEXES</b>
---------------------------------

J. Molinari

**Le projet de percée autoroutière du Mercantour et les infrastructures maralpines**

Montagnes Méditerranéennes, numéro 6, décembre 1997, pages 144-152

J. Molinari

**L'inflation du trafic maralpin de transit poids lourds – Sera-t-elle résistible ?**

Montagnes Méditerranéennes, numéro 10, décembre 1999, pages 115-122

J. Molinari

**Nouvelles données sur le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes**

**Bilan de l'année 2000**

Montagnes Méditerranéennes n° 14, décembre 2001 ; pp. 180-182

---