



Livre blanc

Un service ferroviaire régional entre la Savoie (Modane) et la Province du Piémont (Bardonecchia-Oulx et au-delà)

Per un servizio ferroviario regionale tra la Savoia (Modane) e la provincia
del Piemonte (Bardonecchia - Ulzio e oltre)

*Proposition de rétablissement d'une desserte transfrontalière de
proximité - Proposte per il ripristino di un servizio transfrontaliero locale
Juin 2026 - Giugno 2026*

*Didier Chomaz - Bernard Collignon - Renaud Cornu-Emieux
AEDTF - ARDSL*



Sommaire

1. Résumé exécutif	p 2
2. Introduction	p 3
3. Constat et problématique	p 4
4. Comparaison européenne	p 5
5. Des propositions pour mettre en place un service de desserte Savoie - Piémont	p 6
6. Impacts attendus	p 8
7. Les étapes clés d'une mise en expérimentation	p 9
8. Conclusion	p 9

Résumé exécutif

Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis constitue l'un des principaux points de passage alpins entre la France et l'Italie. Pourtant, il est aujourd'hui le seul grand passage ferroviaire alpin européen sans service régional transfrontalier entre les deux premières gares frontalières.

Seuls cinq allers-retours quotidiens à grande vitesse (TGV et Frecciarossa) franchissent actuellement la frontière, sans arrêt à Bardonecchia, sans possibilité d'emport de vélos et à des tarifs peu accessibles pour les mobilités locales.

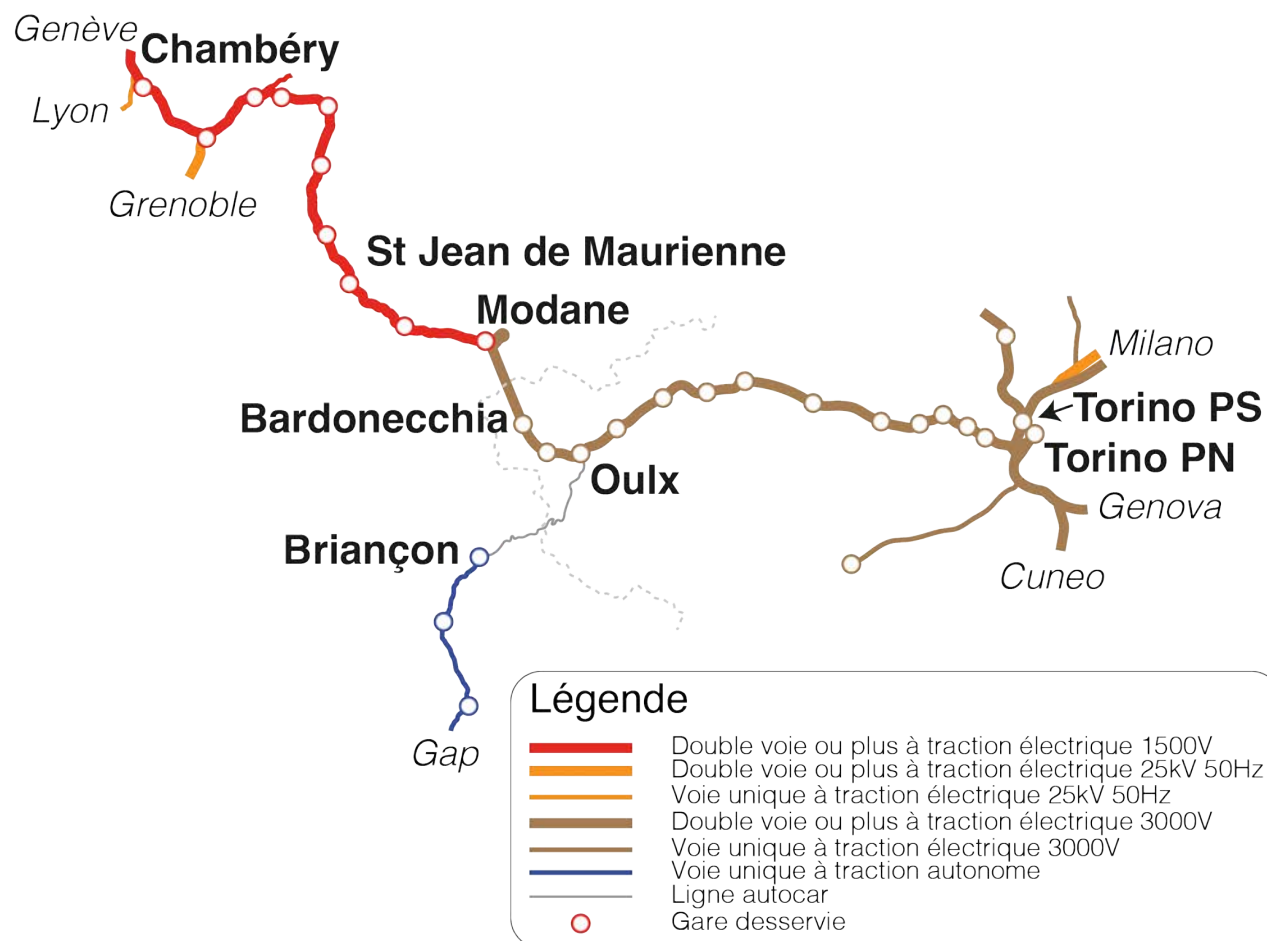
Ce livre blanc propose des pistes pour la mise en place d'un service régional rapide Modane – Torino, avec correspondances optimisées et arrêts ciblés, afin de :

- Restaurer une continuité territoriale franco-italienne,
- Relier Briançon à la Savoie et à la Province du Piémont par des correspondances autocar à Oulx,
- Répondre aux besoins touristiques et pendulaires,
- Réduire la pression routière,
- Valoriser une infrastructure ferroviaire aujourd'hui sous-utilisée,
- Renforcer les échanges économiques, culturels et sociaux,
- Mettre en place des solutions pérennes pour répondre aux problématiques exposées.

Introduction

La modernisation du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis avait initialement vocation à consolider les circulations internationales et régionales. Pourtant, aucun service régional transfrontalier ne circule aujourd'hui. Entre Modane et Bardonecchia, distantes de 20 km environ, aucune liaison ferroviaire de proximité n'existe.

Cette situation constitue une anomalie européenne et un frein aux mobilités transfrontalières.



Un train régional en gare de Bardonecchia
(voiture guide MDVE rénovée)
En septembre 2025
(Photo : Didier Chomaz)

Constat et problématique

La frontière ferroviaire est aujourd'hui dépourvue de véritable service local. Les trains voyageurs qui la franchissent sont exclusivement des services à grande vitesse, avec trois allers-retours en TGV et deux allers-retours en Frecciarossa. Aucun arrêt n'a lieu à Bardonecchia, aucun service régional n'est proposé et le transport des vélos n'est pas simple. À cela s'ajoute une tarification élevée pour les trajets courts. Dans ces conditions, le modèle actuel ne répond ni aux besoins des mobilités locales ni à ceux du tourisme alpin.

L'offre s'est par ailleurs fortement dégradée au cours des vingt dernières années. Les trains classiques ont été progressivement supprimés, entraînant la disparition des correspondances naturelles entre les réseaux français et italien.



Un Torino PN - Lyon Perrache à Pressins ayant desservi notamment Oulx, Modane, St Michel Valloire, St Jean de Maurienne, Montmélian, Chambéry, le 23 août 1986 (Photo : Renaud Cornu-Emieux)

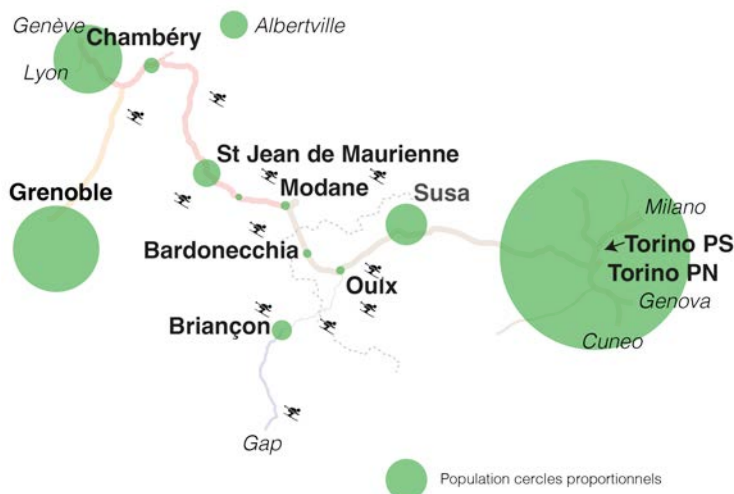
Une navette routière a été mise en place comme service de substitution entre Modane et Bardonecchia. Ce service répond à une vraie demande mais n'est pas fiable à cause des embouteillages dans le tunnel du Fréjus.

Un service estival a également, été mis en place sous la forme d'un autocar transfrontalier entre Lanslebourg et Susa à l'été 2025. Le succès a été tel que l'offre a du être augmentée, soulignant le besoin de liaisons locales transfrontalières.

La gare de Modane est historiquement la gare d'échanges techniques franco-italiens (changement de tension électrique).

Le territoire concerné présente en outre un bassin de population significatif et un fort potentiel touristique. Il comprend la vallée de la Maurienne, le Val di Susa, la métropole de Torino et un accès au Briançonnais. On observe une présence importante de communautés italiennes en Maurienne, dans le bassin chambérien et grenoblois, ainsi qu'un dynamisme touristique marqué, été comme hiver.

La population y est vieillissante. Néanmoins, les jeunes générations présentes sur le territoire se montrent moins dépendantes de la voiture et expriment une forte demande pour l'import de vélos. Enfin, le prix des trains régionaux en Italie est environ deux fois inférieur à celui pratiqué côté français.



Répartition de la population et stations de ski

Comparaison européenne

Dans l'arc alpin, plusieurs frontières bénéficient de services ferroviaires régionaux réguliers et bien intégrés. Des liaisons fréquentes assurent ainsi la continuité des déplacements entre l'Autriche et l'Italie via le Brenner notamment, tout comme entre la Suisse et l'Italie via le Gothard et le Simplon, favorisant les mobilités quotidiennes et transfrontalières.

Il existe également une liaison italienne Cuneo-Ventimiglia, exploitée à raison de quatre allers-retours par jour, en utilisant un tracé qui effectue un passage par le territoire français (Tende, Breil sur Roya).

Dans ce contexte, le tunnel du Mont-Cenis apparaît comme une exception négative, en l'absence d'un véritable service régional transfrontalier.



Un train S-Bahn 3 Brenner/Brennero - Saalfelden en gare d'Innsbruck Hbf.

Côté autrichien, la liaison régionale transalpine Italo-Autrichienne est intégrée au S-Bahn (équivalent SERM) d'Innsbruck avec une fréquence d'un train par heure.

13 novembre 2023

(Photo : Renaud Cornu-Emieux)

Des propositions pour mettre en place un service de desserte Savoie - Piémont

Mise en place d'un service régional rapide (RV) Modane – Bardonecchia – Oulx – Susa – Torino

Ce service Modane - Torino pourrait être organisé avec trois arrêts intermédiaires ciblés et un temps de parcours optimisé afin de garantir son attractivité. Il offrirait des correspondances efficaces et à termes des relations directes vers Chambéry, Grenoble, Genève et Lyon, intégrerait l'emport systématique des vélos et s'appuierait sur une tarification régionale, plus accessible et adaptée aux trajets du quotidien.

Le choix de Modane côté français comme gare de correspondance s'explique par plusieurs raisons structurelles. Il s'agit d'une gare frontière historique, équipée pour le changement de tension électrique entre les réseaux français et italien. Elle dispose de trois quais disponibles, d'une capacité de garage importante et d'une infrastructure déjà adaptée à ce rôle.

Par ailleurs, d'un point de vue technique, les trains régionaux italiens peuvent plus facilement être prolongés jusqu'à Modane que des trains régionaux français prolongés jusqu'à Oulx, ce qui renforce la pertinence de ce schéma d'exploitation.

Un service complémentaire à l'offre Grandes Lignes existant

L'objectif n'est pas de concurrencer les TGV ou les Frecciarossa, mais de répondre à des besoins complémentaires. Il s'agit avant tout d'assurer les mobilités locales et une desserte fine touristique, aujourd'hui insuffisamment couvertes. Par ailleurs, une desserte de Briançon par autocar depuis Oulx faciliterait les liaisons de Briançon vers la Savoie.

Ce service permettrait également d'augmenter le remplissage des trains longue distance grâce à des correspondances mieux organisées. Enfin, il contribuerait à stabiliser et renforcer durablement la présence ferroviaire transfrontalière.

Fréquence cible

La proposition initiale repose sur la mise en place de quatre allers-retours quotidiens (Modane - Torino) afin d'assurer une desserte régulière et lisible. Le cadencement pourrait être renforcé en saison touristique pour répondre à l'augmentation de la demande.

L'ensemble du dispositif pourrait faire l'objet d'une expérimentation sur une durée de trois ans, permettant d'en évaluer la pertinence et les effets avant une éventuelle pérennisation.

Modane	6 h 35 (départ)	10 h 10 (arrivée)	10 h 35 (départ)	14 h 10 (arrivée)	14 h 35 (départ)	18 h 10 (arrivée)	19 h 35 (départ)	23 h 10 (arrivée)
Bardonecchia	6 h 55	9 h 50	10 h 55	13 h 50	14 h 55	17 h 50	19 h 55	22 h 50
Oulx	7 h 05	9 h 40	11 h 05	13 h 40	15 h 05	17 h 40	20 h 05	22 h 40
Bussoleno	7 h 30	9 h 15	11 h 30	13 h 15	15 h 30	17 h 15	20 h 30	22 h 15
Avigliana	7 h 45	9 h 00	11 h 45	13 h 00	15 h 45	17 h 00	20 h 45	22 h 00
Torino PN	8 h 10 (arrivée)	8 h 35 (départ)	12 h 10 (arrivée)	12 h 35 (départ)	16 h 10 (arrivée)	16 h 35 (départ)	21 h 10 (arrivée)	21 h 35 (départ)

Exemple de desserte Torino PN - Modane pouvant être mise en oeuvre dans le cadre d'une phase d'expérimentation

Autres pistes d'expérimentation

La mise en place de navettes ferroviaires entre Modane-Bardonecchia et Oulx (en correspondance avec les autocars pour Briançon) est également une piste intéressante à étudier.

Depuis le 31/03/2025, la ligne d'autocar ZOU 76 assure à nouveau des liaisons entre Serre Chevalier, Briançon et Oulx à raison de 3 AR en semaine et 4 AR le WE. Elle donne correspondance aux TGV Italia et Frecciarossa entre Paris, Turin et Milan ainsi qu'à la desserte cadencée à l'heure du service régional SFM3 entre Bardonecchia et Turin.

Au plan touristique, les stations du briançonnais et de la haute vallée de Suse constituent un ensemble de lits équivalents à celui de la Tarentaise, desservies pour 40% par la ligne Valence-Briançon et 60% par la gare d'Oulx.

Les conditions actuelles d'exploitation de la ligne ZOU 76 ne sont pas optimales, avec une réservation obligatoire 48h à l'avance et absence d'arrêt en Italie hors gare de Oulx, sachant que ce service est opéré par la seule région Sud PACA.

Il est impératif de trouver les conditions de coopération transfrontalière pour sécuriser et améliorer ce service qui pourrait être cadencé à 8 bus/jour hors saison touristique et 14/jour les week-end en saison touristique.



Autocar ZOU 76 assurant la liaison
Serre Chevalier - Briançon - Oulx
(Photo : ZOU!)

Impacts attendus

Mobilité et société

La mise en place de ce service permettrait de restaurer un lien territorial naturel entre les deux versants de la frontière. Elle faciliterait les échanges scolaires, sportifs et culturels, en rendant les déplacements plus simples et plus réguliers.

Ce renforcement de l'offre contribuerait également à réduire l'isolement de certains publics, notamment dans les territoires de montagne. Enfin, il améliorerait l'accessibilité pour les personnes âgées et pour les jeunes, souvent plus dépendants d'une offre de transport collective adaptée.

Environnement

La mise en place de cette offre ferroviaire contribuerait à diminuer le trafic routier dans le tunnel du Fréjus, en reportant une partie des déplacements vers le rail. Elle permettrait ainsi de réduire les émissions de CO₂ liées aux transports dans ce corridor alpin particulièrement fréquenté.

Une telle évolution renforcerait également la cohérence avec les politiques climatiques européennes, qui encouragent le développement des mobilités durables et le report modal vers des solutions moins émettrices.

Économie et tourisme

La mise en place de ce service contribuerait à dynamiser le tourisme de montagne en facilitant l'accès aux territoires alpins tout au long de l'année. Elle permettrait notamment de développer les courts séjours transfrontaliers, en rendant les déplacements plus simples et plus rapides entre les deux versants.

Cette offre permettrait de valoriser les stations intermédiaires, souvent moins bien desservies mais disposant d'un fort potentiel touristique. Enfin, elle améliorerait l'intermodalité entre le train et le vélo, répondant ainsi aux nouvelles attentes des visiteurs en matière de mobilités douces.



Aménagements pour les vélos dans les rames italiennes utilisées sur la ligne Torino - Bardonecchia

Photo de gauche: Nouvelle rame Rock Hitachi Photo de droite: Voiture ancienne MDVE

Photos : Didier Chomaz

Les étapes clés d'une mise en expérimentation

1. Étude technique franco-italienne rapide.
2. Convention Région Auvergne-Rhône-Alpes / Regione Piemonte.
3. Mobilisation de financements Interreg.
4. Expérimentation progressive.
5. Évaluation annuelle.

Conclusion

Le tunnel du Mont-Cenis ne peut pas demeurer un simple corridor de grande vitesse réservé à quelques trains internationaux. Il doit redevenir un véritable outil de liaison territoriale, au service des habitants, des échanges quotidiens et de la dynamique transfrontalière.

Comme présenté dans une récente étude portée par TELT*, la création d'un service régional Modane–Torino constitue une solution à la fois pragmatique et immédiatement mobilisable. Elle repose sur une faisabilité technique réaliste, s'inscrit pleinement dans les enjeux climatiques actuels et représente un levier concret d'intégration européenne. Il ne s'agit pas d'un projet théorique, mais d'une réponse opérationnelle à une situation identifiée.

Cette ligne est pertinente pour de nombreuses raisons. L'infrastructure existe déjà et dispose des capacités nécessaires pour accueillir un service régional. Le potentiel de fréquentation est réel, soutenu par les bassins de population, le dynamisme touristique et la demande croissante pour le transport de vélos. Le contexte écologique renforce la pertinence de la solution, en favorisant le report modal du trafic routier vers le rail et la réduction des émissions de CO₂. Enfin, le projet a une valeur symbolique forte : il réaffirme le lien franco-italien au niveau régional et redonne au tunnel sa vocation de trait d'union, plutôt que de simple axe de transit.



Une rame Rock Hitachi assurant un service Bardonecchia - Torino PN
stationne en gare de Bardonecchia
Septembre 2025
(Photo : Didier Chomaz)

* : https://www.telt.eu/wp-content/uploads/2026/03/TELT_mobilite_vallees_rapport_final-CHAV.pdf