



### 13<sup>ème</sup> législature

Question N° :  
92658

de Mme Joissains-Masini Maryse ( Union pour un Mouvement Populaire -  
Bouches-du-Rhône )

Question  
écrite

Ministère interrogé > Transports

Ministère attributaire > Transports

Rubrique > transports ferroviaires

Tête d'analyse > politique des  
transports ferroviaires

Analyse > infrastructures.  
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Question publiée au JO le : **02/11/2010** page : **11918**  
Réponse publiée au JO le : **21/12/2010** page : **13824**  
Date de changement d'attribution : **14/11/2010**

#### Texte de la question

Mme Maryse Joissains-Masini attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la percée ferroviaire du Montgenèvre. Elle souhaite souligner les insuffisances relevées dans l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport au regard des besoins prioritaires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. En matière de fret ferroviaire, le schéma prévoit simplement la mise au gabarit GB1 et gabarit bas d'Avignon à Marseille d'ici 2020 avec, pour objectif, le prolongement de l'autoroute ferroviaire Perpignan jusqu'à Marseille. L'aménagement pour l'accueil de trains longs sur l'axe Marseille est prévu d'ici 2020. Ces dispositions sont en total décalage avec les besoins prioritaires de la région PACA. Pourquoi la liaison vers l'Italie et l'Europe de l'est *via* la ligne du val de Durance et la percée ferroviaire du Montgenèvre n'est-elle pas inscrite dans le SNIT ? Cette absence ne correspond pas avec les engagements pris par l'État au CPER 2007-2013. Cette carence dans le SNIT est d'autant plus inacceptable que la DTA 13 (directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône) a été approuvée par décret en Conseil d'État n° 2007-779 du 10 mai 2007 (paru au Journal officiel du 11 mai 2007). Son élaboration a duré neuf ans de 1998 à 2007. Ce document constitue une excellente vision des enjeux du territoire provençal au début du 21<sup>e</sup> siècle. Les enjeux ont été regroupés en trois objectifs détaillés en plusieurs urgences. La grande accessibilité, considérée comme le plus grave handicap de notre territoire, a été classée urgence 1 de l'objectif 1. La réalisation de l'axe ferroviaire du val de Durance *via* le tunnel sous le Montgenèvre a été positionnée comme la priorité 1 de l'urgence 1 de l'objectif 1. C'est le paragraphe 1-1-1 des objectifs à réaliser. L'écriture du décret ne pouvant être plus claire, elle lui demande pourquoi le Conseil d'État ne s'impose-t-il pas à tous les décideurs.

#### Texte de la réponse

Le projet de tunnel sous le massif du Montgenèvre fait actuellement l'objet de premières études de faisabilité dans le cadre du contrat de projets État-Région Provence - Alpes Côte-d'Azur 2007-2013, engagées en 2009 sous la maîtrise d'ouvrage du conseil régional. Leurs résultats permettront de compléter les études menées jusqu'ici, qui ont montré que le projet de tunnel sous le Montgenèvre intéressait majoritairement les trafics locaux de voyageurs et dans une moindre mesure le trafic de marchandises. L'inscription de ce projet au schéma national des infrastructures de transport (SNIT) nécessiterait que l'opportunité de ce projet et sa capacité à répondre aux besoins de mobilité aient été préalablement confortées, par exemple dans le cadre de la nouvelle phase d'étude qui vient de s'engager. Enfin, s'agissant d'un projet binational, les réflexions autour de ce projet devront également tenir compte de la position de la partie italienne, qui accorde actuellement la priorité au projet ferroviaire Lyon-Turin, afin de résoudre la question du développement durable des systèmes de transports dans les Alpes.