

Principales décisions institutionnelles préconisant la liaison ferroviaire val de Durance – Italie, en supprimant le maillon manquant du réseau, grâce à la réalisation du tunnel du Montgenèvre

La réalisation du tunnel ferroviaire du Montgenèvre, permettant de supprimer le maillon ferroviaire manquant de la liaison val de Durance – Italie, sont préconisées par les décisions institutionnelles suivantes :

- **le traité de paix franco-italien du 10 février 1947** qui, dans son article 8, prévoit "l'établissement d'une liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche", dernière clause du traité dont la mise en œuvre n'a pas encore commencé;

- **le sommet gouvernemental franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001**, qui confie à la Commission intergouvernementale (CIG) des Alpes du sud la mission de faire "des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du Sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre", mission dont le compte rendu demeure toujours attendu;

- **l'accord franco-italien du 3 décembre 2003** entre la Province de Turin et le Conseil général des Hautes Alpes, qui précise les objectifs de cette liaison ferroviaire, notamment "avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du Briançonnais (...), depuis Milan, Turin, Paris, Lyon, et la mise en place d'une liaison TER Marseille-Turin";

- **l'expertise du rapporteur européen Philipp Charles Bradbourn, en février 2004**, qui conclut à l'urgence (avant 2015 !) de compléter le projet prioritaire de la plaine du Pô par la liaison Marseille-Turin, via le tunnel du Montgenèvre, afin "d'assurer un réel désenclavement des régions frontalières et de la vallée du Rhône";

- **le Schéma Interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes (SIADMA)**, qui souligne, **en 2006 et en 2013**, la nécessité de réaliser le tunnel sous le Montgenèvre, en demandant que la liaison ferroviaire par le tunnel du Montgenèvre soit incluse dans le réseau de transport européen (RTE-T);

- **la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône (DTA 13)**, décret en Conseil d'Etat publié en **mai 2007**, qui place la liaison ferroviaire val de Durance – Italie, via le tunnel du Montgenèvre, en **position prioritaire 1.1.1** (= Urgence 1 de la Priorité 1 de l'Objectif 1) et dont **les orientations prescriptives doivent être intégrées dans le SRADET**;

- la résolution du **Conseil de développement du Grand port maritime de Marseille (GPMM)**, présidé par **M. Marc Reverchon**, en **septembre 2009**, demandant "**l'inscription de la percée alpine du Montgenèvre au réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**";

- **les lettres, datées du 6 octobre 2014 et du 10 juin 2015**, adressées par **Mr Michel Vauzelle**, Président du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur à Monsieur le Préfet de Région, qui annoncent **l'achèvement des études sur la percée ferroviaire du Montgenèvre** et demandent la saisine de la Commission Nationale du Débat Public;

- la décision, en **2015**, de l'actuelle majorité du **Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur** de planifier, dans son programme électoral, la relance de la **percée ferroviaire sous le Montgenèvre** au cours de sa mandature 2016-2021;

- l'intervention à l'Assemblée nationale de **Mme Maryse Joissains-Masini, Député-Maire d'Aix-en-Provence**, inscrite au JO du 2 **novembre 2010**, demandant l'inscription du tunnel du Montgenèvre dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT);

- le vote, à l'unanimité, en **2014**, du **SAN Ouest Provence**, présidé par **M. Frédéric Vigouroux**, Maire de Miramas (13), en faveur de la liaison ferroviaire directe val de Durance – Italie par le tunnel du Montgenèvre;

- le vote, en **octobre 2014**, de la **Communauté de Communes de l'Embrunais**, présidée par **Mme Chantal Eymeoud**, Maire d'Embrun (05), en faveur de l'aménagement de la ligne ferroviaire du val de Durance et du **perçement du tunnel du Montgenèvre**;

- la lettre, datée du **18 janvier 2019**, de **Mme Martine Vassal, Présidente de la Métropole Aix Marseille Provence et Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône**, rappelant son soutien à la "**liaison ferroviaire directe Marseille-Turin par le tunnel du Montgenèvre**" permettant d'assurer "**le désenclavement des Alpes du Sud vers l'Italie du Nord et les connexions indispensables avec le réseau de transport européen (RTE-T)**";

- la motion, en date du **5 mars 2019**, de la Commission Grande accessibilité, Mobilités et infrastructures du Conseil de développement de la Métropole Aix Marseille Provence, qui **demande que la percée ferroviaire du Montgenèvre soit inscrite dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADET)**.