

**LIAISON FERROVIAIRE VAL DE DURANCE – ITALIE PAR LA PERCEE SOUS LE MONTGENEVRE
DEFINITION DU CONCEPT DU MAILLON TRANSFRONTALIER MANQUANT
TEXTES FONDAMENTAUX**

1 – LES PRINCIPALES EXPERTISES

- 11 – 1998 - Rapport Brossier démontrant la spécificité des flux traversant les Alpes du Sud
- 12 – 2002 – Le polycentrisme en Europe (G. Baudelle, B. Castagnède) expliquant l'émergence des eurocorridors
- 13 – 2003 - Audit commun de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées confirmant l'analyse du rapport Brossier sur les flux dans les Alpes du sud
- 14 – 2003 – Rapport de la DRE PACA et Systra sur l'amélioration des déplacements dans les Alpes du sud
- 15 – 2005 – Analyse SESP (Ministère des Transports / Service Economie Statistiques et Prospective) sur le transit transpyrénéen et transalpin en 2004
- 16 – 2006 – Synthèse SESP n° 163 du Ministère des Transports / Service Economie Statistiques et Prospective, qui décrit l'évolution de la structure des flux entre les Alpes du nord et les Alpes du sud
- 17 – 2013 – Rapport n° 90 de juillet 2013 établi par le Commissariat Général au Développement Durable sur le transport routier de marchandises à travers les frontières françaises en 2010
- 18 – Expertises annuelles des flux transalpins publiées par Alpinfo (Autorités fédérales suisses)
- 19 – Expertises annuelles des flux transalpins publiées par Alpifret (Commission européenne et autorités fédérales suisses)

2 – LES PRINCIPALES DECISIONS EUROPEENNES ET NATIONALES

- 21 – 1947 – Traité de paix signé à Paris le 10 février 1947 et approuvé par les Gouvernements français et italien le 15 septembre 1947 – Article 8 prévoyant l'établissement de la **liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche**.
- 22 – 2001 – Décision des Gouvernements français et italien, le 27 novembre 2001 à Périgueux, demandant à la Commission Intergouvernementale (CIG) pour les Alpes du Sud de "faire des propositions concrètes de **désenclavement des Alpes du sud**, tout particulièrement en étudiant un projet de **traversée ferroviaire du Montgenèvre**".
- 23 – 2003 – Accord signé à Turin le 3 décembre 2003, entre la Province de Turin et le Conseil Général des Hautes Alpes, définissant les objectifs et les modalités de réalisation du **tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre**.
- 24 – 2004 – Europe - Rapport de la Commission des Transports du Parlement européen, présenté le 25 février 2004 par Philippe Charles Bradbourn, demandant, pour l'horizon 2015, la création de la "**liaison ferroviaire Marseille - Turin (via le Val de Durance et la percée du tunnel du Montgenèvre)**". Cette liaison "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."
- 25 – 2006 - Schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes - Mettre en œuvre une politique de transports durables dans le massif (...). "**Le tunnel sous le Montgenèvre (...)** constituera une infrastructure complémentaire majeure pour les voyageurs pour le département des Hautes-Alpes dont l'économie touristique est fragilisée par la faiblesse de l'offre ferroviaire due à l'éloignement de ce département du réseau TGV".
"La réalisation de ces infrastructures est **indispensable au maintien de la qualité environnementale du massif**."
L'attention est appelée sur le fait que la décision récente de commencer le doublement de l'axe ferroviaire Lyon-Turin par le segment transfrontalier va raréfier la desserte TGV de la ligne actuelle à Oulx et aggraver encore l'enclavement des Hautes Alpes si le tunnel sous le Montgenèvre n'est pas mis en service simultanément.
- 26 – 2007 – Directive territoriale d'aménagement des Bouches du Rhône (DTA 13), publiée par décret n° 2007-779 du 10 mai 2007. La liaison Val de Durance – Italie par le tunnel ferroviaire du Montgenèvre est classée en 1.1.1 (urgence 1 de la priorité 1 de l'objectif 1). La DTA 13 précise que "la proximité de la métropole Milan - Turin conduit à s'intéresser à l'étude d'une liaison, notamment ferroviaire, qui permette de **s'affranchir du verrou représenté par le Montgenèvre**. Un tel axe développerait des échanges aisés entre la région Marseillaise et Milan – Turin, mais ouvrirait aussi un nouveau couloir d'échanges européens. (...)".
Les orientations de la DTA 13 sont prescriptives et doivent constituer la feuille de route des autorités concernées par les dossiers cités.
- 27 – 2013 – Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) – Commission Mobilité 21
"La commission estime que l'interopérabilité au niveau européen des réseaux ferroviaires doit être poursuivie avec constance, en particulier pour permettre une gestion continue des déplacements de marchandises et de personnes par-delà les frontières. Elle souligne l'intérêt des projets transfrontaliers de proximité figurant au SNIT, dont la réalisation se trouve aujourd'hui facilitée par la possibilité offerte aux régions de créer des groupements européens de coopération territoriale (loi n° 2013-431 du 28 mai 2013)".
"Les projets mentionnés dans le SNIT sont notamment (...) l'amélioration des **liaisons ferroviaires entre les Hautes Alpes et le Val de Suse en Italie via le Montgenèvre**".