



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

A 51

Question écrite n° 93629

Texte de la question

M. Guy Teissier attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les conséquences des décisions prises lors de l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT). En juillet dernier, il a été convenu que le projet de percement du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre et celui de l'achèvement de l'A 51 entre Gap et Grenoble soient exclus du SNIT. Par conséquent, ces décisions excluent l'inscription de ces deux projets au RTE-T (réseau trans-européen de transports) actuellement en révision. Or, en recensant dans le RTE-T ses priorités en matière d'infrastructures de transports, l'Europe flèche ses financements. Dès lors, en les excluant, les projets cités ne pourront pas bénéficier de ces aides. Les entreprises font de l'achèvement du tunnel et de l'A 51, une condition essentielle de l'attractivité et de la compétitivité du massif alpin français. L'achèvement de l'A 51 permettrait la connexion efficace des CEA de Cadarache et de Grenoble et relierait les pôles de compétitivité microélectronique et nano technologiques de Rousset et Crolles. Quant au tunnel de Montgenèvre, il est stratégique pour le désenclavement de la région PACA, comme pour la compétitivité des transports entre le grand port maritime de Marseille et la région de Turin. Ainsi, il lui demande s'il est envisagé d'intégrer ces deux projets dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

Texte de la réponse

L'État est tout à fait attentif aux enjeux du bon fonctionnement des infrastructures de transport dans la vallée du Rhône et par ailleurs du désenclavement des Hautes-Alpes. Il convient toutefois d'apporter une réponse à ces enjeux qui soit cohérente avec les orientations du Grenelle de l'environnement. Le schéma national des infrastructures de transport fixera la liste des grands projets nationaux d'infrastructures dont l'État souhaite la réalisation au cours des vingt à trente années à venir. Il recense les grands projets d'infrastructures qui créent de nouvelles fonctionnalités en matière de transport et influencent les déplacements des biens et des personnes. Il ressort des analyses menées dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport, que la cohérence du projet A 51 avec les orientations du Grenelle pose question. Pour mener à bien ces analyses, une grille d'analyse multicritères a été élaborée en concertation avec les parties prenantes du Grenelle de l'environnement. Cette grille est construite autour de critères à confronter au projet et à ses effets attendus par l'intermédiaire d'indicateurs à renseigner. Les critères et indicateurs étant parfois très spécifiques à un mode de transport ou à une thématique, tous ceux de la grille ne sont pas nécessairement pertinents vis-à-vis de tous les modes de transport et de tous les projets. Cette grille est évidemment cohérente avec les critères fixés par l'article 17 de la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, critères qui gouvernent les choix d'inscription au schéma et que la grille permet de renseigner. Ce projet présente par ailleurs d'importantes difficultés de réalisation à la fois au plan technique, environnemental et financier. Pour ces raisons, le projet de liaison autoroutière A 51 ne figure pas à l'avant-projet consolidé du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) soumis à la concertation. Pour autant, l'avant-projet de SNIT prévoit à titre d'alternative pour assurer la desserte du Gapençais et du Briançonnais d'importants travaux d'amélioration de la RN 85 entre Grenoble et Gap et la réalisation d'un barreau neuf entre A 51 sud et

l'est de Gap (RN 94). Une position sera arrêtée lorsque l'ensemble de la concertation engagée aura été conduite. S'agissant du projet de percement d'un tunnel ferroviaire sous la commune de Montgenèvre, celui-ci fait actuellement l'objet de premières études de faisabilité dans le cadre du contrat de projets État-région PACA 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 la commune de Montgenèvre intéressait surtout les trafics locaux de voyageurs et que le trafic de marchandises potentiellement concerné apparaissait faible au regard de la capacité de la future liaison ferroviaire Lyon-Turin. L'inscription de ce projet au SNIT nécessite que son opportunité et sa capacité à répondre aux besoins de mobilité aient été préalablement confortées, 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.

Données clés

Auteur : [M. Guy Teissier](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 93629

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 novembre 2010, page 12440

Réponse publiée le : 22 février 2011, page 1851