



Olivier FISCHER

■ La gare de Briançon et ses trains de pointe hivernale, le 20 février 2016. Cette situation ne présente plus désormais... La vallée de la Guisane s'ouvre sur la gauche de la photo.

Le projet de liaison ferroviaire Briançon – Bardonecchia

Jean-Louis TANE, ancien maire de Névache, vice-président de l'AEDTF (Association européenne pour le développement du transport ferroviaire)

Henry JACOLIN, diplomate en retraite, président d'honneur de l'Association internationale d'Histoire des Chemins de fer

Nous publions ici la proposition de l'Association Briançon Italie Ferroviaire pour une liaison entre Briançon et Bardonnèche. Cette idée se présente comme une alternative à une traversée alpine par un long tunnel sous le col du Montgenèvre.

Briançon est un cul-de-sac ferroviaire. Ce n'est pas le seul en France. Dieppe, Le Tréport, Brest, Douarnenez, la pointe de Grave le sont aussi; mais ce sont des ports. Luchon, Mauléon, Saint-Jean-Pied-de-Port aussi. Mais ils sont à l'extrémité d'antennes greffées sur la ligne Toulouse - Bayonne, dont la longueur ne dépasse pas 50 km.

Briançon, elle, est un cul-de-sac absolu. Pour rejoindre des lignes principales du réseau français, il faut parcourir 244 km jusqu'à Valence, 219 km jusqu'à Grenoble, 315 km jusqu'à Marseille. Toutes les lignes desservant Briançon sont à voie unique et non électrifiées. De plus, ce sont de lignes de montagne à profil difficile: col de Lus-la-Croix-Haute entre Gap et Grenoble à 1 179 m, Briançon à l'altitude de 1 204 m.

Cette anomalie n'avait pas échappé aux concepteurs du réseau ferré au dix-neuvième siècle. Le PLM avait envisagé, lors de la mise en service de la ligne Valence - Briançon en 1882, de la prolonger jusqu'à Bardonnèche en desservant la vallée de la Guisane (Serre-Chevalier), la vallée de la Clarée (Névache) et la vallée étroite (Pian del Colle). « Dans un avenir qu'il faut espérer n'être pas

trop éloigné, écrivait le géographe Elisée Reclus en 1877, un deuxième chemin de fer [le premier étant la voie ferrée Chambéry - Turin par le tunnel du Fréjus], passant de la vallée de la Durance dans celle de la Doire Ripaire, traversera la grande crête des Alpes pour aboutir également à la station de Bardonnèche. Cette voie ferrée dont le tunnel international, creusé sous le col des Écheltes de Plan-Pinet, aura seulement 4 à 5 kilomètres de longueur, est destinée à remplacer la route du mont Genèvre. Ainsi les deux chemins de fer de Paris et de Marseille à Turin se rencontreront dans la même vallée, grâce à la faible largeur que présente en cet endroit la crête maîtresse des Alpes ».¹

La possibilité de construire une telle liaison a été rappelée dans le traité de paix signé par la France et l'Italie le 10 février 1947, qui prévoit en son article 8: « Le gouvernement italien coopérera avec le gouvernement français à l'établissement éventuel d'une liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche ». À ce jour, la France n'a pas levé cette option.

Car dans les années 1980, c'est un projet de liaison de liaison routière qui a été

proposé par SETUMONT (syndicat mixte pour l'étude du tunnel du Montgenèvre). Il devait relier Briançon à Bardonnèche par la vallée de la Clarée, pénétrant en Italie par un tunnel de 3,7 km situé sous le col de l'Échelle. Une forte contestation des milieux écologistes a écarté ce projet et a même conduit le gouvernement à classer la vallée de la Clarée en 1992.

Les promoteurs de ce projet sont alors revenus à l'idée antérieure d'une liaison ferroviaire avec l'Italie. Prenant en compte la nécessité d'éviter la vallée de la Clarée, ils n'avaient d'autre choix que de passer sous le Montgenèvre par un tunnel.

Ce projet a été soutenu par la région PACA, qui, constatant l'absence d'une liaison directe avec l'Italie du nord, a proposé la mise en place d'un couloir ferroviaire reliant d'un côté Marseille à l'Espagne, de l'autre Marseille à la vallée du Pô. Le tracé envisagé devait emprunter le val de Durance jusqu'à Briançon et franchir la frontière par un tunnel d'environ 25 km creusé sous le Montgenèvre, rejoignant à Oulx la voie ferrée historique Chambéry - Modane - Turin.

1. Elisée Reclus, *Nouvelle géographie universelle*, tome II, la France (1877), page 202.