

Le sommet franco-italien de Périgueux (27 novembre 2001) a pris acte de ce projet. « Les autorités gouvernementales française et italienne demandent que la Commission intergouvernementale pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud fasse « des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre ».

Un accord signé à Turin le 3 décembre 2003 par le président du Conseil général des Hautes-Alpes et la présidente de la province de Turin, prenant en compte les études réalisées par SETUMONT, a proposé la réalisation de ce projet, comprenant l'électrification de la voie ferrée jusqu'à Briançon et la création d'une plate-forme de ferroutage près d'Aix-en-Provence.

Le parlement européen a avalisé ce projet en 2004, en ajoutant l'axe ferroviaire Marseille - Turin au projet de corridor n° 6 Lyon - Turin - Trieste - Ljubljana - Budapest - frontière ukrainienne. « Une liaison ferroviaire par Marseille - Turin (...) permettrait pour un coût raisonnable de créer un tronçon transfrontalier à même de compléter l'axe Turin - Lyon et d'amorcer un réel désenclavement des régions transfrontalières et de la vallée du Rhône ».

Ce projet, à première vue séduisant, soulève de sérieux problèmes.

– Le tunnel du Montgenèvre ne serait pas un tunnel de base, mais un tunnel de faite, comparable aux tunnels historiques du Fréjus et du Saint-Gothard. En effet, partant de Briançon (altitude 1 200 m), il déboucherait à Oulx à la même altitude.

– Ce tunnel rejoindrait, du côté italien la voie ferrée Turin - Oulx, qui est à voie double et électrifiée, mais à profil difficile; du côté français, la voie ferrée Marseille - Gap - Briançon, à voie unique, non électrifiée et à profil difficile de Gap à Briançon.

– La liaison projetée serait certes plus courte (440 km environ) que l'emprunt de la vallée du Rhône jusqu'à Valence, de la vallée de l'Isère jusqu'à Montmélian et de celle de l'Arc jusqu'à Saint-Julien, d'où part le tunnel de base en construction en direction de Turin (580 km environ au total). Encore que l'emprunt du tunnel projeté de Belledonne raccourcirait singulièrement la distance en évitant le détour par Chambéry.

– Mais cette liaison présente l'inconvénient majeur d'être tributaire, entre Oulx et Turin, de la ligne historique Modane - Turin, à l'heure même où un tunnel de base est en train d'être creusé entre Saint-Jean-de-Maurienne (altitude 550 m) et Bussoleno, pour s'affranchir du tunnel du Fréjus qui culmine à 1 298 m.

– Le tunnel du Montgenèvre, d'une longueur d'environ 25 km, devrait, pour

respecter les règles de sécurité, être bitube, donc très coûteux. Alors que le financement du tunnel de base du mont Amblin (Lyon - Turin) n'est pas encore assuré, la construction d'un second tunnel, même deux fois moins long, n'apparaît pas à l'heure actuelle réaliste.

– D'autant que la rentabilité d'un tel ouvrage ne pourrait être assurée que par un important trafic de marchandises. Celui-ci ne pourra se satisfaire de la voie unique de Marseille à Briançon, qui devrait alors être doublée et électrifiée. En fait, pour assurer un trafic de marchandises rentable, ce n'est pas entre Briançon et Oulx, à l'altitude de 1 200 m, qu'il faudrait percer un tunnel, mais depuis un point situé entre Gap et Embrun (700 m d'altitude) et Bussoleno (où aboutit le tunnel de base du projet Lyon - Turin). Mais ce tunnel aurait alors près de 90 km et la ligne de Marseille à Gap resterait de toute façon à améliorer.

En un mot, ce projet consisterait à construire au XXI^e siècle une liaison du XIX^e siècle. Partout ailleurs (Gothard, Brenner, Lötschberg, Semmering) on remplace les tunnels de faite par des tunnels de base.

Toutes ces raisons ont conduit l'association Briançon Italie Ferroviaire à proposer le projet beaucoup plus réaliste, car moins coûteux, d'une liaison ferroviaire entre Briançon et Bardonnèche. Cette liaison consisterait en une voie unique, d'une longueur d'environ 25 km, électrifiée en 25 kV, épousant, comme les voies ferrées des petites vallées suisses, les aspérités du relief pour respecter le caractère des régions traversées. Elle comprendrait cinq tunnels, suffisamment courts pour être monotube, séparés par des trajets à l'air libre, pouvant inclure des gares, ou du moins des points d'arrêt. Le premier tunnel irait de la gare de Briançon à Serre-Chevalier; le deuxième

jusqu'à un point situé en amont de Val-des-Prés; le troisième traverserait le verrou rocheux du hameau de Plampinet; il serait suivi d'un trajet à l'air libre desservant la gare de Névache; le quatrième, passant sous le col de l'Échelle, aboutirait au lieu-dit Pian del Colle, où est située la frontière entre la France et l'Italie; le cinquième, en Italie, franchirait un dernier éperon rocheux avant d'aboutir à la gare de Bardonnèche, rejoignant la ligne historique du Mont-Cenis.

À la différence du tracé Briançon - Oulx, qui serait entièrement souterrain et ne permettrait aucune desserte, le tracé Briançon - Bardonnèche desservirait les vallées de la Guisane et de la Clarée. Des TGV relierait Paris à Briançon via Modane et Bardonnèche en 5 heures (4 heures 40 jusqu'à Bardonnèche aujourd'hui, plus 20 minutes jusqu'à Briançon). Deux heures gagnées par rapport au trajet Paris - Valence en TGV et Valence - Briançon en train régional (7 heures aujourd'hui). Une heure de plus sera gagnée le jour où le tunnel TGV sous Belledonne aura raccourci le trajet Paris - Modane. Les skieurs ralliant les stations de la vallée de la Guisane (Serre-Chevalier) seraient déposés au pied des pistes, au lieu d'être obligés d'utiliser l'autocar depuis la gare de Briançon. Une heure encore de gagnée.

Enfin, cette ligne créerait une liaison directe entre Marseille et Turin, comme le souhaite légitimement la région PACA, par correspondance à Bardonnèche avec les trains régionaux italiens Turin - Bardonnèche à cadence horaire; rien n'empêcherait de les prolonger jusqu'à Briançon.

Le caractère sacré de la vallée de la Clarée serait respecté et Briançon ne serait plus alors, comme on le rêve depuis le XIX^e siècle, un cul-de-sac. ■



■ Le TER 17432 quitte Briançon pour Marseille, le 20 février 2016. Une traversée des Alpes vers l'Italie permettrait d'établir une liaison par rail sans détour entre Marseille et Turin, mais sans doute avec une correspondance.