

Tunnel du Montgenèvre : la fin annoncée du cul-de-sac ferroviaire alpin... et ouverture sur l'Europe !

L'élargissement de l'UE à des pays de l'Europe du Sud (Grèce-Espagne-Portugal dans les années quatre-vingt) a fait exploser les échanges. Il conjugue aujourd'hui ses effets avec l'élargissement de 2004 (adhésion de huit pays de l'Europe centrale et orientale), et avec celui de 2007 (entrée de la Bulgarie et de la Roumanie). Les experts redoutent le déséquilibre entre les flux de transport, en croissance constante, et la capacité des infrastructures incapables de les absorber, particulièrement en région Paca qui accueille le projet européen Iter, d'envergure mondiale. Ici, peut-être plus qu'ailleurs, "moderniser le réseau ferroviaire devient une nécessité absolue". C'est le mot d'ordre du Livre Blanc 2001 de la Commission européenne. On peut y trouver son écho dans les propos tenus à Strasbourg en juin 2007 par le Premier ministre François Fillon,

lors de l'inauguration de la ligne TGV-Est. Envisagée depuis plus de cent cinquante ans, la percée ferroviaire sous le Montgenèvre est plus que jamais d'actualité, d'autant qu'elle est inscrite dans le contrat de projets État-Région. On en attend une décongestion du trafic routier, un désenclavement des Alpes et une ouverture sur l'Europe. Le tunnel pourrait être opérationnel en 2020. Mieux vaut tard que jamais !

"Grâce aux chemins de fer, l'Europe bientôt ne sera pas plus grande que ne l'était la France au Moyen Âge ! " Au 19^{ème} siècle, Victor Hugo rêve d'une union européenne avant l'heure : " Un jour viendra où vous France, vous Russie, vous Italie, vous Angleterre, vous Allemagne, vous toutes, nations du continent, sans perdre vos qualités distinctes et votre glorieuse individualité, vous vous fondrez étroitement dans une unité supérieure, et vous constituerez la fraternité européenne. Un jour viendra où il n'y aura plus d'autres champs de bataille que les marchés s'ouvrant au commerce et les esprits s'ouvrant aux idées."

Selon notre grand poète visionnaire, les pays européens aboliront leurs différends... mais sans renier leurs différences. En filigrane, il entrevoit les quatre libertés du premier traité de Rome de 1957, pierres de base de la construction européenne. Hélas, il n'a pas perçu l'essor extraordinaire du trafic routier ! Et son cortège de désagréments...

"Des autoroutes à trois voies... mais on ne roule plus que sur une file ou presque... Sur les deux voies de droite, des camionneurs néerlandais, polonais, portugais, espagnols, italiens, roumains et autres, se dépassent à vitesse quasi égale... Certains camionneurs se prennent pour les seigneurs de la route ". Et puis, il y a aussi " les pollutions " engendrées par le trafic routier. Ces impressions sont partagées par un grand nombre de nos contemporains, et pas seulement sur les forums de discussions d'Internet. La France est-elle le seul pays concerné par l'explosion du trafic routier ? " Non ! " répond le Livre Blanc présenté en 2001 par la Commission européenne : " La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix." Selon le Livre Blanc, "Pour le transport de marchandises et de passagers, la route est le mode de transport dominant, puisqu'elle assume en 2000,

44% du fret et 79% du transport de passagers. "

Le déséquilibre est flagrant et le réseau ferré européen ne cesse pas de décliner en Europe : " La part de marché du fret pour le rail est passée de 21% en 1970 à 8,4% en 1998 (alors qu'elle est encore de 40% aux États-Unis).

Entre 1970 et 2000, le parc automobile de la Communauté a triplé, passant de 62,5 millions de voitures à près de 175 millions."

Le Livre Blanc dénonce "la congestion sur certains grands axes routiers et ferroviaires, dans les grandes villes et dans certains aéroports et dénonce les problèmes environnementaux ou de santé, ainsi que l'insécurité sur les routes... Le transport routier représente 84% des émissions de CO2 de l'ensemble du transport, qu'il soit par terre, air ou mer."

Des maux qui ne se sont pas prêts de disparaître d'un coup de baguette magique d'autant que "les prévisions pour 2010 tablent sur une augmentation de 50% du transport des marchandises."

Ce contexte n'a pas empêché "la fermeture, chaque année, de 600 km de voies ferrées" dans l'Europe des 25 !

Des traités de Rome à l'adhésion de la Grèce, de l'Espagne et du Portugal

Pour la Commission européenne, "en dessinant l'avenir du transport, il faut être conscient de son importance économique. Ce secteur représente, toutes dépenses confondues, environ 1 000 milliards d'euros, soit plus de 10% du produit intérieur brut. Il emploie plus de 10 millions de personnes. Il détermine des infrastructures et des technologies dont le coût pour la société ne supporte pas l'erreur de jugement. C'est notamment en raison de l'importance des investissements dans le transport et de leur rôle déterminant dans la croissance économique que les auteurs des traités de Rome de 1957 avaient prévu l'établissement d'une politique commune obéissant à des règles spécifiques."

Jusque dans les années 80, les États membres n'ont pas activé

Inauguration du tunnel du Lötschberg



Tunnel du Montgenèvre

cette politique communautaire... On en est restés là jusqu'au recours en carence gagné devant la Cour de justice des Communautés européennes par le Parlement européen contre le Conseil européen en matière de politique commune des transports, le 22 mai 1985. Recours gagné !

La voie est alors libre pour la Commission européenne qui remet au Conseil européen, le 14 juin de la même année, le Livre Blanc sur l'achèvement du marché intérieur. Ce livre dresse un calendrier des actions à mener pour réaliser le marché unique au plus tard le 31 décembre 1992. Il stipule d'entrée de jeu que "Faire l'unité de ce grand marché suppose que les Etats membres de la Communauté s'accordent sur l'abolition des barrières de toute nature". Cet accord est un préalable à l'élargissement de la construction européenne.

Après avoir été longtemps limitée au cadre géographique des pays industrialisés du Nord de l'Europe, l'Union s'étend aux pays du Sud désormais dotés de régimes démocratiques, accueillant la Grèce (1981), puis l'Espagne et le Portugal (1986). Les grandes écluses routières et autoroutières sont désormais ouvertes.

Compromis à la Suisse

Paradoxalement, à cette époque, c'est la Confédération helvétique ou plus exactement sa partie francophone, la Romandie, qui tire toutes les leçons de la nouvelle donne européenne.

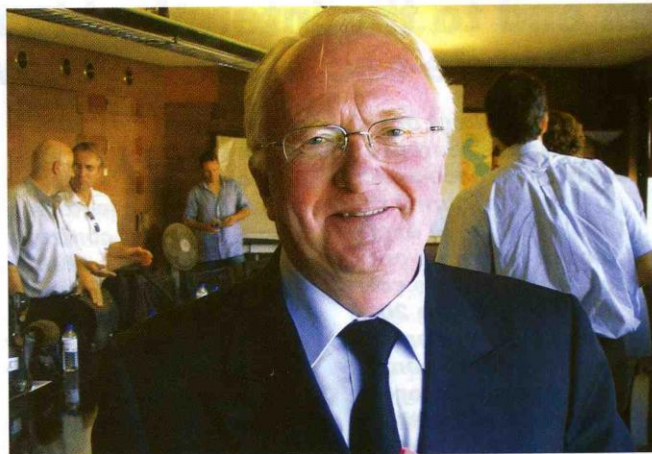
La Suisse occupe comme chacun sait un emplacement stratégique sur les grands trajets européens. Genève se préoccupe des

ponds lourds de 40 tonnes (et plus) que Bruxelles préconise pour faire face à l'accroissement du trafic. Les chaussées suisses ne sont pas faites pour faire circuler ces mastodontes qui se frottent au raz des rétroviseurs. Et puis, on circule de plus en plus mal en Suisse, car les routes sont déjà envahies par les camions de la Communauté qui transitent en tous sens. Les Helvètes invitent le commissaire européen aux transports à faire un tour d'hélicoptère pour se rendre compte de l'engorgement des vallées par les "gros-culs" et les voitures particulières, un mélange détonant pour la santé et dangereux pour la sécurité.

Mais la Suisse voisine a aussi conscience qu'on ne peut plus raisonner sur l'avenir des transports sans tenir compte de l'environnement géopolitique, européen, et des perspectives de transformation dans les systèmes de production et d'échanges. Une solution s'impose : le ferroutage (transport ferroviaire des camions avec leurs frets, on parle aussi de combiné accompagné) et une solution complémentaire : le transport ferroviaire des conteneurs (ou combiné non accompagné).

Nos voisins établissent avec les autorités de l'Union un compromis "à la Suisse". Le fruit de ces tractations est la construction de deux tunnels de base (Lötschberg et du Saint-Gothard) pour faciliter le "ferroutage" (la signification de ce mot échappe encore à la plupart de nos élus nationaux ou locaux à cette époque), contre la limitation à 28 tonnes de la circulation des camions.

Dans le même temps, nos voisins de Romandie s'affirment partisans d'une "Eurorégion" (le



Michel Vauzelle, Président de la région PACA

"Grand Delta") qui recoupe exactement l'Eurorégion Rhône Méditerranée qui a vu le jour en 2006, soit vingt plus tard ! En juin 2007, le tunnel du Lötschberg est ouvert à la circulation de trains qui y circulent à 250 km/heure.

Le bug de 2010

À la lecture du Livre Blanc de 2001, on a le sentiment que la Commission reprend à son compte la crainte du "bug de 2010", un risque annoncé par les experts depuis 1998, une sorte de catastrophe économique générée par le déséquilibre entre les flux de transport, en croissance constante, et la capacité des infrastructures incapables de les absorber.

Comme la Commission européenne, on peut s'interroger : avons-nous fait le bon choix ?

Depuis quarante ans, la demande de transport en Europe s'est accrue de 63%. Dans le même temps, la part du transport fluvial est tombée de 13% à 8% tandis que celle du ferroviaire chutait de 32% à 15%. On a assisté au quasi doublement du transport par route.

On frémit sur les effets d'une crise d'apoplexie frappant une économie qui fonctionne à flux tendus !

Dans son document de 2001, la Commission européenne note que la congestion touche déjà les zones urbaines et le réseau transeuropéen dont 10% du réseau routier (7 500 km) ; 20% du réseau ferroviaire (16 000 km) ; plus de 15 minutes de retard sur 30% de vols aériens des grands aéroports. La perte de compétitivité n'est plus à démontrer. Tous ces retards ont un coût qui risque de s'élever au bas mot à 1% du PIB en 2010.

À l'occasion du 2e Forum économique rhodanien organisé à Marseille en 2002, le général Jean-Pierre Huchon, conseiller du président de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, reprenant à son compte les chiffres du Livre Blanc, dresse lui aussi un sombre diagnostic : "On sait pertinemment que l'on ne pourra pas doubler les voies autoroutières dans la vallée du Rhône, ni construire une quatrième voie ferrée, ni élargir le Rhône. Qu'est-il alors prévu ? Pour le fret, absolument rien en Provence-Alpes-Côte d'Azur ! Pour les voyageurs ? Peut-être !"

Le document de travail de la Commission confirme l'impression générale des citoyens européens et de acteurs de la vie économique : "On circule de plus en plus mal, partout, c'est dangereux et ça pollue."

Si le réseau ferré est obsolète, inadapté, il serait alors urgent de le moderniser. N'est-ce pas la solution pour désengorger nos routes, les rendre plus sûres ? Et pour lutter contre les pollutions qu'engendre le trafic routier, facteur de maladies, d'accidents, de désagréments sonores, du redoutable effet de serre... ?

Afin d'enrayer cette tendance et de rééquilibrer la part des modes de transport, la Commission propose la relance du rail. Elle la décrète "priorité de l'Europe". Son objectif est de "revitaliser le rail grâce à la création d'un espace ferroviaire intégré, performant, compétitif et de mettre en place un réseau dédié au fret." Des mesures encadrées par la "stratégie de Göteborg" qui a placé le découplage entre croissance économique et croissance de la mobilité au cœur de la stratégie de développement durable.



Tunnel du Montgenèvre

Une stratégie que reprend implicitement à son compte le Premier ministre François Fillon. Il l'a fait savoir à Strasbourg en juin 2007 à l'occasion de l'inauguration de la ligne du TGV-Est, en égratignant les performances de la Sncf sur le fret et les trajets domicile-travail... "Il ne faut pas oublier que des millions de Français utilisent quotidiennement le chemin de fer pour se rendre à leur travail et en revenir. Ils sont nombreux, ceux qui s'estiment délaissés parce qu'ils sont confrontés à l'inconfort ordinaire de certains trains. (NDR : il est vrai que les clients en question ont quelquefois l'impression de voyager dans des poubelles poussives). Il ne faut pas les oublier et mépriser leurs exigences, a ajouté le Premier ministre." Pour le fret, "un effort en faveur d'infrastructures sera nécessaire, mais ne saurait suffire", a estimé M. Fillon en précisant : "La baisse du trafic du fret au cours des dernières années démontre qu'un véritable effort de rentabilité et surtout d'amélioration du service rendu au client doit être réalisé..."

Les propos du Premier ministre, incontestablement en faveur de la modernisation des lignes ferroviaires locales et du ferroutage, ont dû mettre du baume au cœur de tous nos compatriotes et en particulier des Alpains qui attendent depuis plus de 150 ans qu'on réalise la percée ferroviaire du Montgenèvre... Ils ont dû rassurer du même coup les responsables d'une vénérable institution de défense de notre économie régionale, la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, qui défend la liaison ferroviaire Marseille-Turin, via le Val de Durance, et la percée du tunnel du Montgenèvre, "parce qu'elle assure le désenclavement de la Haute Durance et sécurise un axe logistique essentiel entre le littoral provençal et l'Italie du Nord, puis au-delà vers l'Europe centrale."

Le trio magique

C'est dans l'esprit du Livre Blanc de la Commission européenne que François Fillon semble avoir fait sien, que l'Etat et la région PACA ont signé le 20 mars à Marseille le contrat de projets 2007-2013. Il aura quand même fallu plusieurs années de négociations laborieuses avant que Bruxelles ne convienne du caractère prioritaire du projet, soutenu avec persévérance par la CCI

Marseille-Provence et défendu victorieusement par un "trio magique" composé de Michel Vauzelle (président de la région PACA), Christian Frémont, encore préfet de région à l'époque, et Christian Estrosi, alors ministre délégué à l'aménagement du territoire, pour la partie française. On s'en souviendra de ces noms, si le projet de tunnel sous le Montgenèvre aboutissait après 150 ans de péripéties ! On se souviendra aussi des noms de nos concitoyens italiens, notamment de celui de Mercédès Bresso, présidente de la région Piémont qui a renoncé à un mandat de député européen pour faire avancer les projets de transports ferroviaires et participer à la création de l'Eurorégion Rhône-Méditerranée.

À tout le moins, la bataille remportée pour l'inscription du tunnel sous le Montgenèvre doit beaucoup à l'équipe de la CCI Marseille-Provence du président Claude Cardella, présente sur tous les fronts. Une victoire qui réjouit Ambitions Sud international qui suit depuis toujours le dossier avec attention comme ont pu s'en rendre compte nos lecteurs.

Main de fer dans un gant de velours

Que de chemin parcouru depuis la réunion du premier comité de pilotage par Michel Vauzelle le 9 septembre 2004, en présence des partenaires français et italiens ! "L'objectif de cette réunion étant d'impulser une nouvelle dynamique pour l'amélioration des relations transalpines, afin d'obtenir des autorités nationales et européennes la prise en compte de ces vallées et de leurs besoins" (voir n° 46 Ambitions Sud International mai-juin 2005). Objectif atteint ! Pour rattraper le retard important de notre région dans les transports collectifs et ferroviaires, 564 millions d'euros sont prévus et, co-financements aidant, les engagements dans ce domaine atteignent 1,250 milliard d'euros. C'est de loin le principal poste avec plusieurs grandes opérations prévues par le contrat de projets État-Région qui intègre donc la percée ferroviaire sous le Montgenèvre pour relier les réseaux français et italien, désenclaver les Alpes et relancer l'économie en PACA.

C'est pourtant un véritable bras de fer que la région PACA a dû

livrer à Bruxelles. Il faut dire que la chance de notre région, c'était d'avoir à ses côtés le préfet Christian Frémont qui comme chacun sait à Marseille, possède "une main de fer dans un gant de velours."

La version définitive du Contrat de projets État-Région pour la période 2007-2013 est d'autant plus réjouissante que le rapport du Groupe de Haut Niveau présidé par Karel van Miert de la Commission européenne, publié le 30 juin 2002, avait renvoyé aux calendes grecques la contribution de la CCI définissant des priorités concrètes pour le développement d'un réseau euro-méditerranéen de transport.

Le rapport du groupe van Miert n'était pas à une incohérence près. Non seulement, il ne tenait aucun compte des évolutions du trafic, mais il était en forte contradiction avec la philosophie du développement de la Commission européenne qui conclut à "la nécessité d'un soutien actif en faveur d'un réseau euro-méditerranéen de transport" comme l'avait relevé la CCI Marseille-Provence en 2004. De plus, le rapport faisait l'impasse sur le projet européen Iter (le choix définitif du site de Cadarache n'interviendra qu'en 2005).

Le Préfet Christian Frémont est alors monté au créneau à son tour et a eu beau jeu de rappeler que "la question des infrastructures de transport est une question centrale... La construction du réacteur Iter nécessite notamment la mise en place d'une voie spéciale pour transporter, depuis Fos et l'étang de Berre jusqu'au chantier, des piè-



ces de 50 mètres de long pouvant peser jusqu'à 600 tonnes."

Fort opportunément, il fait remarquer que la réalisation des infrastructures du projet Iter, modifie le profil des moyens de transports sur une bonne partie de la région.

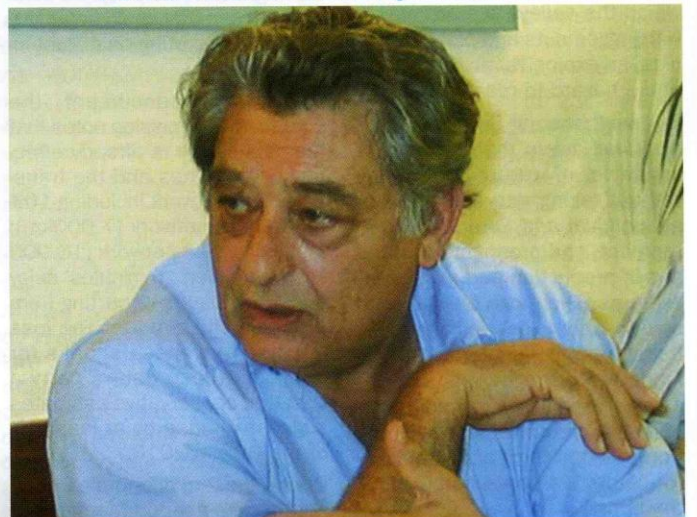
Le président Claude Cardella n'a plus qu'à enfoncer le clou en déclarant que "Le financement de la liaison Marseille-Turin est en phase avec le chantier d'Iter !"

Quant au tunnel du Montgenèvre proprement dit, toujours selon le CCI Marseille-Provence, "la France n'aurait à payer que 500 millions d'euros, ce qui conduirait à un coût budgétaire annuel pour chaque participant de moins de 20 millions d'euros."

Un tunnel dix fois moins cher que le "Lyon-Turin"... mais trouvera-t-on les financements dix fois plus rapidement ?

Confirmation est donnée par le Conseil régional PACA de ces chiffres. Selon lui, "la réalisation du tunnel ferroviaire implique des travaux d'amélioration des voies d'accès essentiellement du côté français entre Gap et Briançon. Le gabarit de la ligne, notamment

Claude Cardella
actuellement Président de la Chambre Régionale de Commerce et Industrie PACA



Tunnel du Montgenèvre

celui des tunnels, devrait être augmenté pour être compatible avec le ferroutage ; la ligne devrait être électrifiée et de sections à double sens tous les 15 km devront être réalisées pour permettre le croisement des trains. Le coût global est estimé entre 1250 et 1440 millions, selon qu'on retienne pour le tunnel l'hypothèse haute (NDR : on a moins à percer) chiffrée à 850 M euros ou l'hypothèse " basse " (NDR : on attaque le tunnel à la base du Montgenèvre, donc on a plus de roches à enlever) de 1040 M euros. Dans les deux cas, la participation française au percement du tunnel est à diviser par deux, puisque la partie italienne prend l'autre moitié à sa charge. Comme on le voit, on retombe à peu de chose près sur les chiffres du CCI, à savoir "500 M euros", ce qui semble indiquer que l'hypothèse basse à sa préférence.

Le Conseil régional PACA, quant à lui, fait observer que "les coûts varient peu entre les deux variantes de chaque famille de solutions." Finalement, "le coût du projet Montgenèvre équivaut à 10% de celui du tunnel ferroviaire Lyon-Turin." dont l'étude de faisabilité a coûté, à elle seule, 800 M d'euros.

"Encore faudra-t-il trouver les financements ", s'inquiète l'ancien ministre Dominique Voynet, porte-parole des Verts, très favorable elle aussi à la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Une percée certes dix fois moins chère que le tunnel Lyon-Turin, mais trouvera-t-on dix fois plus rapidement les financements pour la réaliser ? Les paris sont ouverts.

Le Conseil régional Paca estime le délai de réalisation du tunnel sous le Montgenèvre à 5 ou 6 ans selon la solution et la méthode d'exécution, ce qui reporte la mise en service du tunnel à 2020 après délais d'études, de procédures et de montage de l'opération.

La CCI Marseille Provence et le "trio magique" ont donc adroitement ficelé l'opération. Avec leurs partenaires italiens, ils ont réussi à convaincre Bruxelles de l'intérêt européen d'une réalisation prioritaire du Montgenèvre, décrétée "complémentaire" par le Parlement européen, sans attendre la réalisation du tunnel mixte Lyon-Turin. Comme quoi "complémentaire" ne signifie pas forcément "appendice". D'ailleurs, les deux tunnels ne sont pas obligés de faire leur vie ensemble.

Ils ont chacun leur propre logique et peuvent vivre séparément. Conformément aux recommandations du Livre Blanc 2001 de la Commission, on évite à la région PACA de s'enliser dans l'impasse du "tout camion", l'insécurité et les pollutions sonores et atmosphériques alors que les régions environnantes ont déjà opté pour un intermodal d'avenir.

C'est une victoire pour le plan de relance du réseau ferroviaire régional. C'est aussi la fin programmée d'un réseau ferroviaire alpin en cul-de-sac. C'est la promesse d'un déverrouillage économique (dans tous les sens du terme), grâce à un tunnel ferroviaire international. Comme le dit prosaïquement Jacques Pfister, Président du CCI Marseille-Provence, "Vers le nord de la Provence, la liaison ferroviaire Marseille - Turin, via le Val de Durance et la percée du tunnel du Montgenèvre (projet T1), segment terrestre 9 bis du CPOE, assure le désenclavement de la Haute Durance et sécurise un axe logistique essentiel entre le littoral provençal et l'Italie du Nord, puis au-delà vers l'Europe centrale."

Combat d'arrière-garde

Certains groupes de pression tentent de livrer un combat d'arrière-garde en se basant sur les observations récentes des trafics à travers les Alpes (sources : Ministère de l'Équipement), qui tendent à montrer une croissance sur les Alpes du Sud (+27% à Vintimille en 5 ans) liée à l'essor des échanges entre la Péninsule ibérique et l'Italie, et une stagnation sur les Alpes du Nord (-1,3% pour les deux tunnels savoyards). Selon les statistiques de l'UE, le trafic des poids lourds dans le sens Nord-Sud décroît légèrement après le pic de 4 517 000 poids lourds/an atteint en 2000. Par contre, le trafic Est-Ouest par Vintimille poursuit une ascension constante et rejoint pratiquement déjà le total du trafic au Mont-Blanc et au Fréjus, soit 1,6 million de poids lourds par an. Certains en tirent hâtivement la conclusion que le tunnel du Lyon-Turin aura à souffrir de la forte attractivité des tunnels ferroviaires suisses du Lötschberg et du Saint-Gothard. Pour garantir la rentabilité du Lyon-Turin, indispensable pour trouver les financements, ils trouvent logique de capter à son profit tout le trafic



Jacques Pfister, Président de la CCI Marseille-Provence

Est-Ouest, donc d'évincer le projet de tunnel du Montgenèvre.

Les Suisses, champions européens du ferroutage

En fait, cette légère décroissance résulte principalement de la moindre attractivité des passages nord alpins français qui fait suite aux modifications respectives des politiques tarifaires et des conditions d'usages des routes et tunnels, intervenues en France, en Suisse et en Autriche. Une partie des conducteurs qui transitaient par la France pour relier l'Italie aux pays du Nord se déroutent aujourd'hui sur la Suisse. Cette tendance de transfert devrait se poursuivre cette année avec l'ouverture récente (juin 2007) du tunnel ferroviaire suisse sous le Lötschberg.

À noter que les Suisses ont déjà programmé un second tunnel... du Lötschberg. On ne change pas une recette gagnante.

Ouverture sur l'Europe et le monde

Le tunnel du Montgenèvre n'a pas vocation de faire concurrence au Lyon-Turin. D'abord, ces tunnels ne luttent pas dans la même catégorie ! Ils ne sont pas sur le même axe transeuropéen. Pour se rendre en Roumanie, un Marseillais ne passera pas par Lyon, pas plus qu'un Lyonnais ne trouvera pratique de passer par Marseille pour se rendre en Ukraine !

Le but du tunnel du Montgenèvre, c'est avant tout l'achèvement de la liaison Marseille-Turin par le

Val de Durance et le Val de Suse, souhaitée depuis plus de cent cinquante ans des deux côtés des Alpes. Avec sa réalisation, on crée les conditions de développement du pôle Fos-Etang de Berre et des plates-formes logistiques de l'hinterland du port de Marseille vers l'Italie et au-delà. On développe un service de ferroutage à travers les Alpes du Sud qui n'altère pas la qualité de vie des habitants.

On raccourcit le trajet Marseille-Turin (de 140 km environ), ainsi que le trajet Marseille-Milan. On établit une liaison Paris-Lyon-Briançon via l'Italie, avec un important gain de temps pour les voyageurs. La gare de Briançon devient une gare TGV reliée directement à Lyon et Turin par la voie ferrée existante Lyon-Turin (sans attendre le doublement de celle-ci).

Aujourd'hui, l'Eurorégion Rhône-Méditerranée et l'Union européenne elle-même, représentent des nouvelles dimensions à intégrer dans nos schémas de pensée et dans nos comportements, ce que ne savent pas faire les citoyens restés au schéma de pensée traditionnel, jacobin, tissé comme une toile Sncf. Et puis comment évaluer l'influence du cul-de-sac ferroviaire alpin sur l'esprit des Marseillais ? Et mieux encore, sa disparition ?

N'en déplaise aux petits esprits chagrins, nous ne sommes plus au temps de "la guerre des tunnels", ni des rivalités entre États européens. Nous sommes au siècle de l'Europe et de l'ouverture sur le monde... C'est aussi cela que symbolise la percée ferroviaire du Montgenèvre !