

Mobilisation générale pour le tunnel de Montgenèvre

Fort du soutien des régions frontalières italiennes et des socio-professionnels, Michel Vauzelle, le président de Provence-Alpes-Côte d'Azur, repart au front pour défendre les vingt kilomètres de tunnel qui relieront Briançon et Oulx

Le conseil communal de Turin le réclamait déjà à l'unanimité au XIX^e siècle, de même qu'un député haut-alpin en 1871... Aujourd'hui, c'est encore toute une région qui exige, de part et d'autre de la frontière, la réalisation de ce tunnel mais le dossier reste enlisé. Malgré les engagements pris officiellement par les deux Etats, il y a bientôt trois ans, lors du sommet franco-italien de Périgueux.

Verra-t-on un jour le bout du tunnel à Montgenèvre, et un nouvel obélisque érigé pour célébrer cette réalisation, à l'image de celui qui rappelle que la route actuelle fut ouverte par Napoléon en 1804? "Il nous faut réamorcer la pompe et obtenir un calendrier précis", résumait jeudi dans la station frontalière Joël Giraud, vice-président du conseil régional et député-maire de L'Argentière-la-Bessée, à l'occasion d'une réunion du comité de pilotage qui rassemble les multiples partenaires français et italiens favorables à



cette liaison ferroviaire. Tous, une fois encore, se sont montrés unanimes pour défendre l'intérêt majeur de ce projet. De Michel Vauzelle, le président socialiste de la région Pa-

ca, à Mercedes Bresso, députée européenne originaire de Turin, en passant par Guy Hermitte le maire UMP de Montgenèvre ou Dominique Poggi, le président de la Chambre régionale de

commerce et d'industrie. Même si Paris ne l'a pas retenu, lors du comité interministériel d'aménagement du territoire de décembre dernier, parmi les dossiers prioritaires à l'horizon

2020; même si le gouvernement de Silvio Berlusconi ne fait pas la preuve de la même détermination sur le sujet que son prédécesseur; même si le Parlement européen a retourné à six voix près, au printemps dernier, un amendement porté par la Marseillaise Dominique Vlasto visant à inscrire cette infrastructure parmi les projets prioritaires du futur réseau trans-européen...

Pas cher

"C'est un projet essentiel pour l'aménagement et le développement de notre région, au même titre que la ligne TGV vers Nice, a répété Michel Vauzelle. Mais c'est également un dossier d'intérêt national, européen et méditerranéen". Essentiel pour mettre fin à l'asphyxie causée par un trafic poids lourd en expansion continue, essentiel pour faciliter les échanges avec les riches régions du Piémont et de Ligurie à l'heure où le port de Marseille-Fos va doubler sa capacité, complémentaire du

pharaonique chantier du Lyon-Turin. "C'est en offrant cette alternative aux transporteurs routiers qu'on pourra les convaincre de choisir le ferroutage", souligne Mercedes Bresso. Autre argument de choc, la facture de cette vingtaine de kilomètres à creuser sous les Alpes, de Briançon à Oulx, s'élève à 1,5 milliard d'euros, soit "le coût des aléas de chantier du tunnel Lyon-Turin", selon Joël Giraud.

En affichant cette détermination, les intéressés demandent au ministère des Transports et de l'Aménagement du territoire, alors que se tient aujourd'hui à Marseille une réunion de la commission intergouvernementale des Alpes du Sud, de remettre ce dossier sur le dessus de la pile. Jacques Barrot, le futur commissaire européen aux Transports, va également être sollicité. Et les députés européens concernés vont s'armer pour une nouvelle campagne de lobbying.

Michel-Philippe BARET