

# **L' Odyssée du Montgenèvre**

**Enjeux et perspectives d'une percée ferroviaire**



# Préface

**Michel Vauzelle, Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Le projet de percée ferroviaire sous le Montgenèvre est une de nos principales priorités pour l'aménagement du territoire régional. La Région l'a toujours défendu car cet équipement répond à quatre objectifs majeurs pour le développement durable de Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- offrir, grâce au ferroutage, une alternative au trafic poids lourds qui transite par les Alpes du Sud ;
- ouvrir le département des Hautes-Alpes, et en particulier les villes de Gap et de Briançon, au réseau TGV via le tunnel sous le Montgenèvre et la ligne nouvelle Lyon-Turin ;
- favoriser le développement économique de la Région et du port de Marseille en améliorant les relations ferroviaires avec l'Italie du nord et l'Europe centrale afin d'étendre leur rayonnement ;
- agir, enfin, pour un meilleur environnement en favorisant le report sur le rail du transport des marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Italie du nord. Cet objectif revêt une importance capitale compte tenu des épisodes de forte pollution auxquels notre région est de plus en plus souvent confrontée.

Devenus maîtres d'ouvrage du dossier, nous allons lancer dès le 1er trimestre 2010 les études prévues au Contrat de Projets Etat-Région avec pour but la préparation du Débat Public.

Ce projet de tunnel du Montgenèvre, défendu depuis des années par l'ensemble des milieux socio-économiques de la Région comme par une immense majorité d'élus, entre aujourd'hui dans une phase active. Le livre que vous avez entre les mains développe ces enjeux et vous informe de l'importance que revêt ce dossier pour l'avenir de l'aménagement harmonieux de notre Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.





Photographie : Pierre Lemery-Peissik



## Un mot d'Alain Patouillard, Président du MNLE PACA

Le MNLE PACA s'est engagé depuis de nombreuses années dans un soutien actif au développement des grandes infrastructures à même de désenclaver notre région tout en poursuivant l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Nous partons, en effet, d'un constat, celui de la trop importante congestion automobile dont souffre notre territoire et des impacts extrêmement négatifs qu'engendre une croissance toujours soutenue du transport routier, que ce soit sur le littoral ou dans les Vallées alpines.

C'est dans ce cadre que le MNLE PACA s'est engagé dans le soutien actif de la création d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre, ouvrage central d'une future liaison entre Marseille et Turin via le Val de Durance.

Ce projet présente à notre sens de nombreux avantages pour notre région, outre le fait d'assurer la préservation de notre patrimoine en offrant aux transporteurs une possibilité de report modal fiable en toute saison, il permet d'assurer en partie le désenclavement du département des Hautes Alpes, aujourd'hui à l'écart des principaux axes de transport.

De plus, ce projet est porteur de dynamisme économique pour toute la région facilitant les échanges internationaux à partir du Port de Marseille.

Déjà en 2001, nous avons organisé la première rencontre sur les percées alpines à L'Argentière-la-Bessée. Le réchauffement climatique, le pétrole devenu cher et allant en se raréfiant, ainsi que l'accroissement du nombre de camions sur les routes, ne sont certainement pas étranger au fait que lors des deuxièmes rencontres sur les percées alpines que nous avons organisées en mai 2008 toujours à L'Argentière-la-Bessée, nous avons constaté un vif intérêt de tous les participants.

Dans la continuité de cette rencontre, nous sommes allés présenter le projet à Bruxelles, à divers groupes du Parlement Européen. Puis, le 28 avril 2009, en partenariat avec Gérard Piel, Vice Président Chargé des Transports à la Région et Joël Giraud, Député et Maire de L'Argentière-La-Bessée, nous avons organisé une conférence de presse à l'Assemblée Nationale au cours de laquelle la Région, devenue Maître d'ouvrage du projet, a annoncé le lancement de l'étude prévue au Contrat de projet dès le 1er trimestre 2010 afin de préparer le Débat Public.

La réalisation de ce livre sur ce projet est la suite logique de toute notre action, ce livre servira de base à d'autres initiatives afin de continuer de promouvoir le projet.





# Sommaire

<b>PREMIÈRE PARTIE : L'ODYSSÉE DE L'ITINÉRAIRE TRANSALPIN PAR LE COL DU MONTGENÈVE</b> .....	<b>15</b>
<b>1 - Une voie de passage historique</b> .....	<b>18</b>
<b>2 - Un itinéraire naturel</b> .....	<b>48</b>
<b>DEUXIÈME PARTIE : MONTGENÈVE, UNE SOLUTION AUX ALÉAS D'AUJOURD'HUI, UNE VISION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE DEMAIN</b> .....	<b>75</b>
<b>1 - Contraintes d'aujourd'hui, enjeux de demain</b> .....	<b>81</b>
S'intégrer dans la dynamique européenne .....	<b>87</b>
Maîtriser les échanges pour protéger les milieux .....	<b>95</b>
Assurer la croissance sans hypothéquer l'avenir .....	<b>100</b>
<b>2 - Une percée alpine sous le Montgenève : du projet à la vision stratégique</b> .....	<b>105</b>
Le tunnel du Montgenève, un projet européen .....	<b>113</b>
Une infrastructure indispensable pour le développement régional .....	<b>121</b>
Montgenève, un projet durable et structurant .....	<b>137</b>



*« Il y a des risques et des coûts dans tout programme d'action. Mais ils sont bien moins cruciaux que les risques et les coûts à long terme liés à une confortable inaction ».*

*J.F.Kennedy*

Animal curieux et intrépide, l'homme s'est caractérisé de tout temps par son insatiable soif de connaissance et son goût immodéré pour la découverte. Depuis les origines de son règne, poussé par un instinct irréprouvable, il s'inscrit dans une errance perpétuelle, conquérant et peuplant la terre au hasard de ses pérégrinations sans que nulle difficulté ni barrière d'aucune sorte, ne puissent durablement ralentir sa fougue et contraindre son expansion.

Mû par une foi indéfectible dans l'échange, de quelque nature qu'il soit, social, religieux, marchand ou belliqueux, il a depuis toujours su faire face aux aléas de la nature avec autant de force et de détermination que cette dernière en a pour contrarier son inclinaison au voyage en dressant sur ses voies de conquête, des obstacles naturels aussi inextricables que majestueux.

Tel est le cas du massif des Alpes qui ceinture la Provence rhodanienne et la sépare inexorablement de la plaine du Pô. Recouvrant l'Europe de la frontière nord de l'Italie au sud de l'Allemagne en passant par le sud-est de la France, la Suisse, le Liechtenstein et l'Autriche, nul ne peut douter du haut de ces contreforts escarpés que cette chaîne de montagnes majestueuses s'étirant vers l'infini, ait profondément marqué l'odyssée des peuples et influencé de façon déterminante l'histoire géopolitique des civilisations.

Façonnant le rapport à l'espace et à l'environnement des différentes ethnies du sud de l'Europe, contraignant les flux migratoires et les invasions hostiles, ces citadelles de pierre et de glace ont irrésistiblement attiré les hommes, les entraînant toujours plus nombreux au cœur de ces rares voies de passage malgré les conditions hostiles et rigoureuses de ces reliefs tourmentés.





Frontière naturelle devenue espace géostratégique, les barrières alpines ont su exalter l'imaginaire et transcender le cœur des hommes dans sa quête irrésistible du territoire vital, rapprochant l'humain du Divin à l'aune du sentiment de plénitude et de puissance qui s'emparait de lui dès lors que s'offrait à ses yeux la contemplation de cet enchevêtrement de crêtes enneigées.

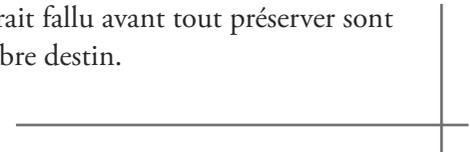
Signifiant « le monde lumineux, le monde d'en haut » dans différentes langues altaïques, la racine « alp » d'origine eurasiennne apparaît ainsi dès les temps pré-celtiques, pour définir l'ensemble de cette chaîne de montagnes, traduisant l'empathie mystique avec ces lieux ressentie au cours des premiers courants de migrations pré indo-européennes qui déferlèrent sur l'ensemble du massif et une grande partie de l'Europe occidentale en des temps immémoriaux.

Depuis, cet élan ne s'est jamais interrompu et il n'est aucun besoin aujourd'hui de s'attacher plus avant à démontrer la magnitude notable de cet espace éminemment stratégique du transit international.

Dorsale structurante essentielle des échanges commerciaux malgré des reliefs et des conditions climatiques difficiles, les massifs alpins s'affirment en ces temps contemporains parmi les lieux les plus fréquentés de l'Europe occidentale.

Accueillant des trafics de toute nature, traversées chaque jour par des cohortes d'hommes et de marchandises en direction des quatre points cardinaux du territoire, les Alpes sont devenues un espace clé dans la dynamique du développement communautaire, le lieu où se joue la plus grande partie des échanges nord-sud et est-ouest qui irriguent le vieux continent et alimentent l'expansion des économies européennes.

Mais soumis à la pression soutenue de l'intensification des échanges internationaux et interrégionaux, ces lieux qu'il aurait fallu avant tout préserver sont aujourd'hui directement menacés d'un sombre destin.



En seulement 10 ans, de 1994 à 2004, les transports routiers y ont connu un rythme de croissance frénétique de plus de 300% (contre seulement 25% pour les transports ferroviaires), aussi pesant pour les infrastructures équipant les voies transfrontalières (routes, tunnels et cols) qu'oppressant pour des écosystèmes alpins en voie d'asphyxie.

Pollution, congestion, circulation ininterrompue... Soumis aujourd'hui aux risques réels générés par une croissance des flux en transit mal maîtrisé, ces massifs aux ressources patrimoniales précieuses souffrent d'avoir à absorber sans cesse le flot incessant des convois de marchandises qui se déversent à flots continus sur ces routes encombrées.

Et tous les experts s'accordent à reconnaître que cette tendance devrait encore s'accélérer à l'avenir... Sans changement rapide de politique pour adapter les infrastructures à la nouvelle donne des échanges générée par la mondialisation économique, le risque est donc réel que les axes alpins, en voie de saturation, ne deviennent très vite incapables de faire face à l'expansion des trafics.

Une situation qui, en amplifiant les déséquilibres et les inefficacités de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, altérerait profondément le réseau des transports lui-même. A la recrudescence importante du nombre d'accidents générés par la superposition de trafics et l'affluence de fréquentation, s'ajouterait alors la hausse du coût déjà fortement élevé du fret routier dans l'espace sud-occidental, réduisant à l'inefficience économique de nombreux systèmes logistiques.

Des conséquences qui pourraient dépasser de loin les limites géographiques des espaces alpins compte tenu de l'influence étendue de ces corridors stratégiques sur les dynamiques des flux d'échanges européens.

Un handicap significatif pour le développement des entreprises dont l'activité dépend directement des échanges transitant par ces couloirs de passage. Une menace certaine pour la croissance économique des régions et des territoires périphériques qui tirent quelques avantages marginaux à les utiliser pour faciliter leurs liaisons internationales.





Face à cette situation de péril annoncée, aussi préjudiciable pour l'équilibre environnemental des fragiles écosystèmes alpins que pour la structuration de l'espace communautaire, il était urgent de réagir et d'apporter des réponses adaptées pour contrecarrer les conséquences négatives de la croissance des échanges.

Pleinement conscients de cet état de fait, la Communauté européenne et les pays parties prenantes ont donc décidé de ratifier un accord-cadre, la « Convention alpine », visant à promouvoir une croissance plus équilibrée de l'espace interrégional alpin, respectueuse des principes du développement durable. Appliquant les principes de prévention et de « pollueur-payeur », cet acte volontariste fondé sur une étroite et nécessaire coopération entre ses membres, est avant tout destiné à inciter les Etats à investir de manière concertée dans la réalisation d'infrastructures nouvelles pour, non seulement, développer l'offre de transport mais également, la renouveler en proposant de véritables alternatives intermodales.

Un projet cohérent au sens économique, permettant de ne pas limiter les volumes en transit en redirigeant le fret transalpin vers le système ferroviaire, mais néanmoins susceptible de contribuer à réduire durablement les dommages environnementaux générés par la croissance du trafic routier.

Malgré des intentions louables et un engagement renouvelé, la « Convention alpine » peine pourtant à trouver une incarnation tangible. Compte tenu des contraintes topographiques et des coûts induits par de tels aménagements lourds, les projets d'infrastructures transalpines semblent indéniablement décourager les différents gouvernements sans que la pression communautaire ne parvienne à infléchir les inerties nationales.

Pour exemple, retenu dès 1994 par l'Europe dans la liste de ses 14 projets prioritaires de transport, la Transalpine Lyon – Turin présentée comme un élément central du réseau européen des transports, n'est ainsi toujours pas réalisée, son coût important rendant difficile le bouclage de son plan de financement, et ce malgré l'appui des fonds européens.

D'autres projets initiés bien plus tôt dans l'histoire, partagent cette condition: tel est le cas du percement du tunnel ferroviaire du Montgenèvre, projet majeur directement inspiré par la géographie et la mémoire des grands courants d'échanges et des migrations sud européennes que l'Union communautaire semble avoir insuffisamment oubliée en établissant ses priorités en termes d'aménagement du territoire.

Proposé pour la première fois en 1861 afin de constituer la branche sud d'un réseau ferroviaire intégré unique en Europe reliant Marseille à Turin, ce projet aura ainsi dû attendre 2009 pour que soit officiellement annoncé le lancement des premières études de faisabilité économique et technique qui devraient préfigurer la programmation de sa réalisation effective....

Modeste par son coût au regard d'autres chantiers plus dispendieux, respectueux des contraintes imposées par la réalisation d'une infrastructure en environnement sensible, le tunnel du Montgenèvre constitue pourtant une solution presque évidente pour répondre à l'enjeu stratégique de la croissance des échanges au sein de l'espace alpin, et ce dans les termes précis fixés par la « Convention alpine ».

Matérialisant une liaison ferroviaire compétitive entre Marseille, premier Port français sur la Méditerranée, et Turin, cœur économique du Piémont, ce projet d'aménagement structurant s'affirme en outre comme une réelle opportunité pour le développement territorial et l'équilibre des flux en transit : en consolidant le système des transports alpins au sud, ce projet est ainsi susceptible de répondre efficacement à la saturation du couloir rhodanien en créant une véritable alternative pour le transport de marchandises de ou à destination de l'Europe du nord ou des pays de l'Est.

Ce faisant, il contribuera également à la construction d'un véritable réseau logistique transeuropéen intégré au sein de l'Arc méditerranéen, servant autant l'expansion économique des territoires que le développement équilibré de l'espace communautaire et des échanges qui s'y inscrivent.







PREMIERE PARTIE :  
**L'ODYSSÉE DE L'ITINÉRAIRE TRANSALPIN  
PAR LE COL DU MONTGENÈVRE**



Si les cols du Petit Saint Bernard et du Mont Cenis sont aujourd'hui vantés pour leur praticabilité, les premiers voyageurs de l'odyssée transalpine, qu'ils fussent immigrants, pèlerins, guerriers ou marchands, ont le plus souvent privilégié la traversée du col du Montgenèvre dans leurs équipées.

Reconnu pour son accessibilité (il dispose en effet d'une exposition idéale que lui confère un ensoleillement plus qu'opportun dans les saisons les plus rudes et ouvre sur un large plateau propice à l'accueil et au transit de longues caravanes), il fut un lieu de passage particulièrement emprunté dès le paléolithique moyen, il y a plus de 100 000 ans, et constituera le point culminant de la route du bronze par laquelle se structurèrent et se développèrent les premiers échanges commerciaux entre la Gaule et le pays étrusque 1200 avant JC.

Si les ligures semblent avoir été les premiers à s'implanter de manière durable dans cette région, c'est vers la fin du III<sup>ème</sup> siècle avant notre ère qu'une première cohabitation s'organisera avec les peuplades d'agriculteurs et d'artisans celtes venues du Nord et de l'Est par les pistes sillonnant le pays, établissant dans le massif à l'aune du commerce tribal, la première ébauche de société transalpine.

Durant trois siècles, le couloir du Montgenèvre deviendra ainsi la voie principale des flux migratoires à destination de l'Italie du nord, un axe de communication géostratégique où, au fil des temps, Romains, Burgondes, Ostrogoths, Wisigoths, Francs, Goths, Lombards et Arabes se succéderont suivant les itinéraires tracés par la géographie physique et l'histoire.



*Hannibal et ses éléphants traversant les Alpes*





## 1 - Une voie de passage historique

A une époque où Rome qui ne contrôlait que la partie sud de son territoire actuel, rivalisait avec Carthage pour conquérir son hégémonie sur la Méditerranée occidentale, de nombreux traités historiques grecs et latins confirment que le col du Montgenèvre, parfaitement connu dès les débuts des temps, était régulièrement utilisé par des hordes belliqueuses de gaulois en maraude dans les territoires riches de la Plaine du Pô.

Rien d'étonnant, au vu de sa situation géostratégique, si certaines études estiment aujourd'hui qu'il aurait même été emprunté, trois siècles avant notre ère, par Hannibal lui-même, dans ce qui constituera pour l'histoire, le premier acte de la deuxième guerre punique entre les deux grandes capitales du monde de l'antiquité.





Photographic : Pierre Lemery-Peissik



## *L'odyssée d'Hannibal par le Montgenèvre*

*Parti de Tarragone en Espagne quelques mois plus tôt, c'est au début de l'automne 218 avant notre ère, que l'armée d'Hannibal Barca entame la traversée finale du massif des Alpes du sud pour gagner enfin le nord de l'Italie et tenter de porter un coup fatal à la domination romaine.*

*Formidable tacticien, le grand général et homme politique carthaginois n'a rien laissé au hasard pour cette campagne décisive de la seconde guerre punique : son itinéraire emprunte la route la plus courte et la plus rapide pour rejoindre la vallée de la Durance et le passage transalpin par le col du Montgenèvre, un choix stratégique qui lui permettra de surprendre son ennemi et une prouesse proche des exploits mythologiques qui le fera entrer pour la nuit des temps au Panthéon des grands héros de l'antiquité.*

*Après le passage des Pyrénées, la traversée du Languedoc et du Roussillon a été rapide et voilà déjà presque un mois que la formidable colonne de soixante mille fantassins, onze mille cavaliers et trente sept éléphants de guerre a franchi le cours du Rhône, empruntant l'ancien cheminement gaulois passant par Arles, Apt, Sisteron et Briançon sur lequel sera construite plus tard la Via Domitia. Parvenu au col du Montgenèvre le 9 novembre, le Général carthaginois profite de l'espace dégagé du plateau alpin pour offrir un repos mérité à ses soldats, un prélude de deux jours avant d'entreprendre la descente finale vers le combat.*

*Le périple a été long depuis la péninsule ibérique, émaillé d'embuscades et d'escarmouches tendues par des bandes de brigands isolés ou des hordes de barbares sous allégeance romaine. Des attaques continues qui lui coûteront la moitié de ses forces mais qui se briseront contre la supériorité punique sans entamer d'une once la détermination d'Hannibal.*



*«Au déclin des Pléiades », l'imposante armée s'ébranle dès le lever du jour pour porter la rébellion au cœur du territoire ennemi. C'est l'ultime étape d'une tentative unique dans les annales de la guerre, fruit de l'ingéniosité d'un homme qui entend compenser l'infériorité de la flotte carthaginoise par rapport aux forces navales romaines.*

*Privilégiant alors le choix stratégique d'un itinéraire terrestre pour l'acheminement logistique du matériel lourd et des hommes, Hannibal veut surprendre son adversaire et profiter de cet avantage pour lui porter un coup décisif.*

*La colonne des hommes en armes, épuisée après cette longue incursion depuis l'Espagne au cœur de territoires hostiles, atteint la plaine du Pô quinze jours plus tard au terme d'une équipée de 43 jours de marche pour parcourir les 481 km de la frontière du Rhône jusqu'aux premières contrées romaines. Le reste relève de l'Histoire.*

*Si Hannibal échouera finalement dans sa tentative de marcher sur l'Empire romain malgré son audace, cette campagne restera à n'en point douter dans les mémoires comme une des épopées militaires les plus ambitieuses de l'antiquité, exaltant les récits des historiens qui, durant des siècles, rivaliseront d'imagination pour en dresser des récits détaillés et souvent contradictoires quant à l'itinéraire choisi.*

*Certes, nul ne peut aujourd'hui réellement confirmer que le col du Montgenèvre ait effectivement été le passage emprunté par le Général carthaginois et il est peu probable que nous en ayons un jour une preuve indiscutable. Mais cela demeure néanmoins l'hypothèse la plus crédible et la plus couramment partagée des historiens, compte tenu de la personnalité du « père de la stratégie » et des avantages tactiques évidents que cet itinéraire transalpin naturel accordait à son armée.*





Si les armées ont d'abord suivi les couloirs naturels du massif, les hommes qui les constituaient les ont par la suite considérablement aménagés.

Conquis sur la nature par le demi-dieu Hercule lui-même d'après la légende, cet itinéraire transalpin d'une importance capitale dès l'antiquité semble avoir été initialement carrossé sous les ordres de Titus dès le premier siècle de notre ère, comme en témoigne une inscription romaine célébrant l'ouverture du corridor et retrouvée récemment sur le site (VIAM EX ITALIA PER ALPES IN PROVINCIA VICTOR LIBERATISSIMUS [TITUS] FECIT).

Idéalement situé sur la Via Domitienne construite à l'instigation du Général romain Domitius Ahenobarbus dès 118 avant notre ère pour relier Turin et l'Espagne, ce col éminemment praticable et de large envergure constitue alors le point culminant du premier axe de communication massif dans le sud de la Gaule, un corridor structurant des échanges par lequel sont déjà acheminées d'importantes caravanes commerciales.



*Titus*



Le col du Montgenèvre, passage des plus aisés à travers les montagnes des Alpes, est alors de plus en plus régulièrement emprunté par les légions romaines qui étendent progressivement leur domination sur la Méditerranée occidentale en faisant transiter les troupes par cet axe stratégique. Facilement accessible du côté français bien que relativement abrupt du côté italien, il constitue alors une des principales voies d'accès entre la Gaule Narbonnaise et Lyonnaise et sa frange Cisalpine, le couloir par lequel se diffuse l'emprise militaire et politique de Rome sur les territoires barbares du reste de l'Europe.

Ces contreforts arpentés par de nombreux voyageurs abritent même un petit village étape du nom de Druantium (ou Sommae Alpes) qui donnera son nom à la Durance, minuscule ruisseau prenant sa source sur le versant sud du Montgenèvre avant d'en descendre les pentes pour se perdre au fond du défilé de Pertuis-Rostang.

En 104 avant J.C., le Général Optimus de retour de campagne force le défilé des Alpes et fait dresser son bivouac sur le plateau du col. Emmerveillé par la majesté des paysages qui s'offrent à ces yeux, il entreprend d'y faire construire un temple dédié à Janus, dieu associé aux portes de Rome et par extension à tout passage.

Une consécration qui inspirera le premier nom latin du Montgenèvre, Monsjani, gravant pour l'éternité l'empreinte romaine au coeur de l'histoire du lieu. Ainsi sacralisé, ce lieu devient le symbole de la transition, une voie de passage entre la culture de l'antiquité et les rites des tribus peuplant les terres hostiles de Gaule, entre la civilisation et la barbarie.

Cinquante ans plus tard, Jules César en campagne avec ses légions emprunte la même route au travers des hautes terres alpines, et découvrant comme une évidence l'intérêt hautement stratégique d'une telle voie sur le plan militaire et commercial, il commande qu'elle soit dûment équipée d'une infrastructure adéquate permettant d'en améliorer sensiblement la praticabilité.

Fils du Roi des Ségusiens Donnus qui régnait alors sur les quatorze tribus habitant les deux versants des Alpes, c'est le général Julius Cottius, administrateur indigène de la province qui supervisera alors la construction d'une série de lacets afin de faciliter l'accès du col aux légions romaines toujours plus lourdement équipées pour des incursions guerrières de plus en plus profondes.

Sculptant la route au flan de la montagne, la Voie Cottienne est tracée et constituera pendant des siècles le trait d'union entre le Piémont et la Provence rhodanienne jusqu'à la disparition progressive des chaussées, faute d'entretien.

En 412, les Wisigoths venant d'Italie franchissent le Montgenèvre et traversent la région, apportant dans le sud-ouest de la Gaule les premières dévastations des invasions barbares. 65 ans plus tard, ce sont les Burgondes qui atteignent le Briançonnais et installent à leur tour, une domination sans partage sur un territoire souverain qui s'étend d'Avignon à Nevers.



*Départ de la Via Domitia à Pinet*



Photographie : Pierre Lemery-Peissik

Tombé sous le règne des Francs à la suite de nombreux combats, le royaume est dévasté par les Lombards qui traversent le Montgenèvre par deux fois en 570, puis vers 574, répandant la terreur dans toutes les contrées, au point que le col s'en trouve délaissé par les marchands et les pèlerins, au grand dommage de l'économie du pays.

La conversion des Lombards au catholicisme (vers 660) apaise les tensions dans les contrées, créant les conditions propices pour relancer la fréquentation de la route des Alpes qui redevient en ces temps de paix, une voie commerciale prédominante après des siècles d'entreprises guerrières.

Mais après un siècle d'accalmie, la région connaît de nouveau les raids des barbares : les Sarrasins venus d'Afrique du Nord par l'Espagne pénètrent au cœur du Briançonnais et pillent ses richesses, assurant brièvement le contrôle de ce site stratégique pour mieux rançonner les caravanes en transit. Combattus sans relâche par les armées lombardes alliées de Charles Martel, ils ne seront expulsés que l'année suivante, offrant une nouvelle impulsion au commerce transalpin dans un contexte désormais pacifié.







En 774, sous la domination des carolingiens, les armées de Charlemagne franchissent à leur tour le col du Montgenèvre afin de défaire Didier, roi des Lombards qui menace la papauté. L'axe demeure stratégique en vertu de la situation géopolitique de l'époque : structurant le lien entre Rome, siège du Saint-Père et le royaume des Francs, ce corridor rapproche les civilisations et contribue à construire l'identité du territoire.

Les siècles se succèdent et l'odyssée transalpine du col du Montgenèvre à la confluence des courants de l'histoire, continue à s'émailler de récits de conquêtes, d'invasions, de pillages et de raids, instillant au sein des populations locales un sens communautaire fort et profond, à l'unisson de leur détermination à vivre au sein de cet espace alpin aussi stratégique qu'hostile.

Au début du onzième siècle, la région briançonnaise échoit au seigneur Guigues, comte d'Albon qui progressivement étend ses droits domaniaux jusqu'à Suse.

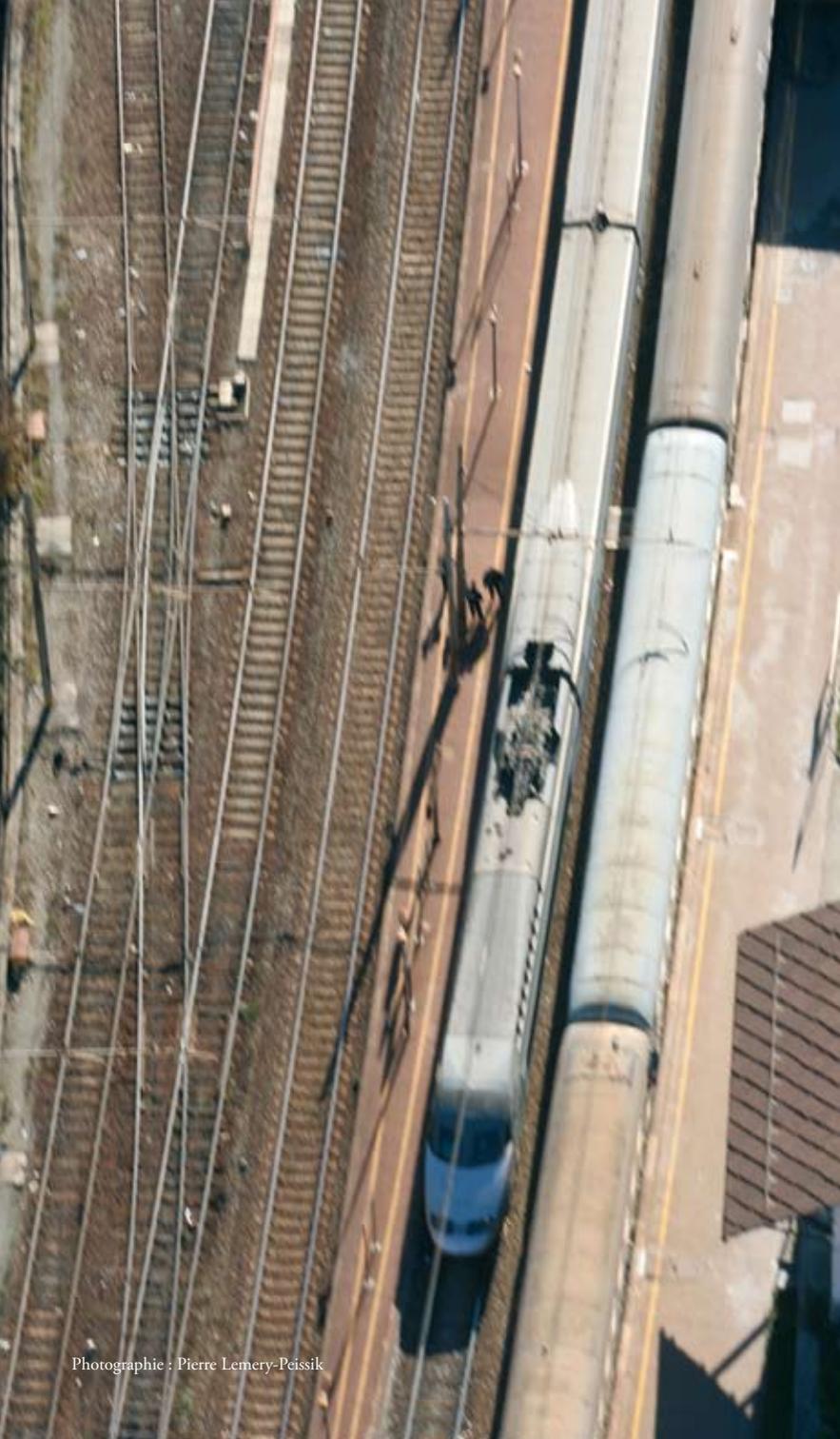
Le col du Montgenèvre constitue toujours un passage privilégié au cœur du massif alpin pour les hommes et les marchandises en provenance ou transitant vers l'Italie et les territoires de l'est du continent.

L'affluence est telle qu'au début du 13<sup>ème</sup> siècle, des moines s'installent sur les contreforts du Montgenèvre pour créer un hospice sous l'égide des dauphins du Viennois, le *Domus hospitalis montis Jani*, chargé de recueillir les voyageurs, les pèlerins ou les marchands, à toute heure du jour et de la nuit, et pourvoir gratuitement à leurs besoins, le temps de leur séjour en ces hauteurs inhospitalières.



Photographies : Pierre Lemery-Peissik





En 1343, la région alpine accède à son indépendance et prend le nom de République des Escartons, du nom de la Charte signée alors par les protagonistes pour régler officiellement les nouveaux droits du territoire. L'article 24 de ce document confirme l'existence d'un droit de passage sans restriction pour « les personnes qui voyagent en Briançonnais » sans qu'aucun « officier Delphinal (ou autre Noble) n'ait désormais le droit d'arrêter ou saisir le bétail des marchands voituriers, voyageurs ou autre briançonnais, pas plus qu'il n'a le droit de vexer ou importuner ». L'accent est donné au libre-échange et le corridor du Montgenèvre voit se lever les derniers obstacles à la circulation sans contrainte des biens et des personnes.

Malgré le manque d'aménagements et d'infrastructures sur cette voie de communication, les déplacements de part et d'autre des Alpes sont à cette époque, considérables et vraisemblablement plus nombreux qu'aujourd'hui en dépit des conditions climatiques du lieu.

Les liens économiques tissés par cette artère sont si forts qu'au cours des âges, les montagnes ne constituent plus réellement une barrière à la mobilité ; les distances entre les peuples s'amenuisent au gré de la construction politique du monde occidental et la région du Briançonnais acquiert le statut de place prépondérante pour le trafic commercial dans le sud de l'Europe.

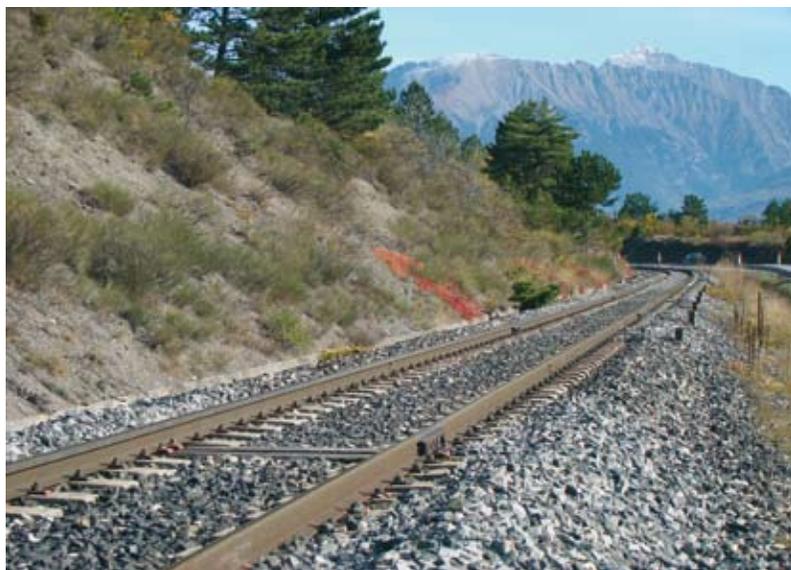


L'installation des Papes en Avignon au XIV<sup>ème</sup> siècle profite à la région et à toute la Vallée de la Durance : Montgenèvre, lieu de passage bien connu des marchands et des pèlerins, devient alors l'itinéraire convenu des diplomates et des ecclésiastiques pour se rendre sur le territoire italien, le pinacle de l'axe politique établi entre les deux royaumes souverains.

Les dissensions succédant aux alliances, pour Charles VIII dit l'Affable, le Col de Montgenèvre s'imposera une nouvelle fois comme la voie d'accès évidente pour ses forces militaires dans le cadre de la campagne de reconquête menée en Italie. Partie de Grenoble sous le prétexte fallacieux de délivrer Jérusalem par une nouvelle croisade contre l'empire ottoman, la garde rapprochée du roi franchit le corridor transalpin le 2 septembre 1494. Formée par deux cents cavaliers, une cavalerie de 1 600 lances, 12 000 fantassins (dont 6 000 Suisses et 3 000 Gascons) et une artillerie de 70 pièces, l'armée française pénètre sans résistance par cette axe stratégique jusqu'aux confins de la botte italienne, afin de reprendre par la force le royaume de Naples dont elle s'estime indûment dépossédée.



Photographie : Pierre Lemery-Peissil



Suivant les pas de ses illustres prédécesseurs, Louis d'Orléans devenu Louis XII emprunte à son tour le col du Montgenèvre en hiver pour conquérir le Milanais où il s'installe solidement. Itinéraire de guerre mais voie royale, François 1er passera ce corridor le 5 mars 1515 et reviendra par la même route. Henri II suivra son exemple trente-trois ans plus tard sans qu'aucun aménagement lourd en infrastructure n'ait pour autant été consenti par les régimes successifs afin d'améliorer les conditions d'accès de cet espace frontière entre les royaumes d'Italie et de France.

Accompagné de son conseil et stratège le cardinal de Richelieu, Louis XIII choisira le même itinéraire en mars 1629 pour traverser le col en direction du pas de Suse pour libérer Casale de l'influence espagnole et réinstaurer l'ascendant du royaume de France dans cette région charnière essentielle aux échanges économiques. A la tête d'une armada de 22 000 hommes et 8000 chevaux qui laissa la vallée exsangue de toute denrée comestible, le Roi ne dut alors le succès de son entreprise qu'à la supériorité tactique que lui conférait cet axe ouvert et praticable en masse, un constat qui ne peut échapper au Cardinal de Richelieu, grand stratège et conseiller éclairé pour l'avenir du pouvoir.



Malgré les ravages causés par quatre décennies de guerres de religion entre protestants et catholiques, il faudra pourtant attendre l'invasion des troupes du Duc de Savoie et l'occupation dévastatrice de la vallée de la Durance, pour finalement convaincre Louis XIV de la nécessité de mieux maîtriser ce territoire stratégique en le dotant d'infrastructures lourdes et adaptées.

Sous cette nouvelle impulsion royale, commence en 1692 la construction d'une citadelle au-dessus de Guillestre, Mont-Dauphin, dont l'enjeu premier est de contrer toute invasion par le Queyras, l'Ubaye et l'amont de la Durance. Réalisés selon les plans de Vauban, ces aménagements constituent un réel défi pour le grand architecte, compte tenu de la topographie du site entouré de toutes parts de hauteurs dominantes et du caractère tactique de la configuration du territoire.



« On ne peut rien imaginer de plus inégal, [déclare-t-il] ce sont des montagnes qui touchent aux nues et des vallées qui descendent aux abîmes... » (Vauban en 1692). Dans un mémoire datant de 1700, Vauban prescrit l'édification d'un pont sur la Durance et la réalisation d'une route pour le Montgenèvre.

« Celui qui tient les hauts tient aussi les bas » écrit-il comme commentaires quelques années avant sa mort.



Photographies : Pierre Lemery-Peissik

La fin du règne de Louis XIV est marquée par la guerre de Succession d'Espagne, de 1701 à 1714, où, une nouvelle fois, la France s'oppose à une partie de l'Europe. Si le traité d'Utrecht met fin en partie au conflit, il divise le territoire des Escartons en déplaçant la frontière jusqu'alors située bien au-delà des monts, au col de Montgenèvre lui-même.

Devenu une zone transfrontalière de première importance tactique, le site doit être protégé des ennemis de la souveraineté. La construction d'une véritable barrière de forts commence en juillet 1721 pour sécuriser le territoire, des aménagements massifs conçus pour assurer un soutien stratégique dont les travaux se poursuivront durant treize ans et s'étendront sous le règne de Louis XV.



Un projet d'infrastructures ambitieux en manière d'ingénierie et considérable en termes techniques, est soumis au commandement de Claude François Bidal, marquis maréchal d'Asfeld, successeur et grand émule de Vauban.

Adoptant le principe de son illustre maître à penser pour guider la configuration des travaux, le marquis maréchal d'Asfeld s'appliquera au nécessaire contrôle des hauteurs pour agencer les fortifications et consolider ce passage stratégique.

En venant du col de Montgenèvre, deux lignes de défense sont ainsi créées pour barrer le verrou glaciaire, la première ligne se composant de deux sentinelles avancées de part et d'autre de la Durance : le fort des Salettes et le fort Dauphin. La seconde, en aval et plus importante, abritant le fort des Trois Têtes et celui du Randouillet.

Entre ces infrastructures imposantes, le marquis d'Asfeld entreprend la réalisation d'un ouvrage d'art spectaculaire afin de faciliter les communications. Ce pont qui portera son nom, enjambe d'étroites gorges au-dessus de la vallée de la Durance, se jouant ainsi du relief tourmenté pour assurer un parfait contrôle de tout mouvement en provenance du col de Montgenèvre.

Le dispositif s'avère d'une redoutable efficacité. La région transfrontalière, lourdement aménagée et soulagée des incessantes menaces qui ont émaillé son histoire, se pacifie et les relations commerciales continuent à se développer entre la France et l'Italie sous l'impulsion d'un nouvel élan d'ouverture maîtrisée. C'est le siècle des lumières et de la culture qui voit l'apparition des philosophes tels que Voltaire, Rousseau, Montesquieu ou Diderot.





Sous le règne de Louis XV et Louis XVI, le royaume impécunieux se retrouve miné par un déficit budgétaire chronique qui le laisse à la merci des financiers. S'échinant à soutenir son train de vie, le Roi adopte une politique de simplification et de régularisation des frontières destinée à faciliter les échanges avec ses partenaires européens. Mais la monarchie absolue s'avère très vite incapable de conduire les réformes, notamment fiscales, indispensables à la modernisation de la France et à la libéralisation de son système économique archaïque.

Le pays est précipité dans une crise structurelle profonde, qui se double d'une contestation de plus en plus franche, des privilèges indus qui font les fortunes du parlement et de la classe nobiliaire. L'ébranlement populaire conduit à la révolution qui mettra un terme à l'ancien régime et ouvrira les voies pour la construction d'une nouvelle société plus égalitaire.

Désigné premier consul en 1799, Napoléon accède à la tête du pouvoir exécutif et entreprend une réforme de fond de l'organisation territoriale. Il renforce la centralisation administrative en nommant un préfet et un sous-préfet à la tête de chaque département, avec comme principale mission de mettre fin aux divisions nées de la Révolution. Il faut briser les particularismes locaux pour reconstruire l'identité et l'unité française, tous les moyens sont mis en œuvre pour consolider le territoire.



Photographie : Pierre Lemery-Peissik





Décidé à mettre fin au brigandage et à l'insécurité dont souffrent alors de nombreux départements, Napoléon ordonne de nouveaux aménagements dans les zones les plus stratégiques du pays alpin, dont la sécurisation du chemin muletier qui mène à Montgenèvre et en Italie, et la rénovation de la route principale.

Par la consolidation de cet itinéraire transalpin, Napoléon entend alors disposer d'un avantage primordial en termes d'accessibilité pour réaliser son projet d'édification d'un véritable empire continental, un axe de communication massif ouvert vers les royaumes d'Italie et de Naples pour mieux les inféoder à la domination française.



Photographie : Pierre Lemery-Peissik

Devenu Empereur, Bonaparte poursuit sa stratégie en instaurant une politique économique volontariste, expansive et ambitieuse pour relancer le développement et la croissance du pays. L'agriculture, l'industrie et le commerce extérieur deviennent les vecteurs de la machine économique, et la domination de l'espace européen, la condition du succès de ce modèle hégémonique : la France doit imposer sa domination politique sur une grande partie de l'Europe, et ce quel qu'en soit le prix pour servir les desseins de la politique économique nationale.

Subordonnée à d'inévitables affrontements pour forger son identité économique, la France de Napoléon se rêve d'être le centre d'une vaste sphère d'influence européenne, une aspiration qui confère aux voies de passage transalpines telles que celle du col du Montgenèvre, une fonction primordiale dans l'ordonnement des liens économiques en Méditerranée occidentale.

Le couloir est alors sévèrement gardé, jour et nuit, pour assurer le trafic bilatéral incessant des convois de marchandises. Corridor stratégique des principaux flux d'échanges, l'itinéraire historique par le Val de Durance s'affirme une nouvelle fois comme un vecteur essentiel du développement territorial, l'artère économique qui irrigue la nouvelle France administrée.





Photographie : Pierre Lemery-Peissik



L'avènement du second empire devra rompre avec la tradition guerrière. Vitrine de la modernité liée aux transformations économiques nées de la première évolution industrielle, l'empereur Napoléon III favorise la naissance d'un grand capitalisme, en promulguant les lois qui libéraliseront l'activité économique. L'interventionnisme de l'Etat se combine avec une volonté de promouvoir le libéralisme économique et le libre-échange grâce, en particulier, à l'abaissement des droits de douane.

La circulation des produits entre les pays s'en trouve favorisée et les échanges extérieurs s'accroissent, alimentant le flot des caravanes commerciales qui se succèdent au Montgenèvre où se cristallise alors l'essentiel du trafic transalpin.

L'essor du capitalisme engendre une formidable croissance économique qui installe la France au cœur d'un océan de prospérité. Les infrastructures de transports en profitent et l'aménagement du territoire s'étoffe de manière considérable durant tout le XIX<sup>ème</sup> siècle, devant l'impérieuse nécessité d'assurer les conditions favorables au développement des industries, à l'ouverture et la modernisation des campagnes.



Plus de 400 ponts dont les coûts seront financés par l'instauration de péages, sont construits sous investissements privés entre 1825 et 1850, c'est à dire plus que depuis l'époque romaine.

Les chemins de fer se développent à un rythme effréné et ce sont près de 700 km de voies ferrées qui sont réalisées chaque année sur le territoire national. En 1870, la France totalise 17 430 km de lignes ferroviaires soit presque autant qu'en Allemagne, mais encore moitié moins qu'au Royaume Uni.

L'ensemble des régions françaises est progressivement équipé d'infrastructures ferroviaires performantes dont la configuration spatiale rappelle le plus souvent les couloirs de flux naturels existant historiquement entre les territoires. A contrario, les lignes qui sont progressivement mises en chantier dans les Alpes du Sud délivrent une autre vision de l'aménagement territorial.

Ne traduisant qu'une volonté de relier le littoral méditerranéen densément peuplé et urbanisé à son arrière-pays rural, les voies ferroviaires censées desservir le territoire sont conçues comme de simples pénétrantes non reliées entre elles et sans connexion possible aux réseaux voisins.

Dépourvu d'intégration, cet aménagement ne contribuera que faiblement au développement régional et à la croissance économique des territoires, polarisant vers le nord les dynamiques d'échanges en les détournant de son axe transversal historique.

L'itinéraire par le Val de Durance et le col du Montgenèvre semble oublié de la politique d'aménagement nationale et aucun bailleur de fonds privés ne semble reconnaître l'intérêt stratégique d'équiper le site d'une infrastructure ferroviaire lourde. La voie routière suffit et nulle vision prospective ne remet en question cette certitude.

La France s'est refermée sur elle-même, l'heure est de toute façon moins à l'ouverture du territoire qu'à la structuration du marché intérieur.





En 1861, le député au Corps législatif, Pascal-Joseph Faure, originaire de Gap dans les Hautes-Alpes, propose de réaliser une voie ferrée entre Marseille et Turin passant par le Val de Durance et empruntant le col du Montgenèvre.

L'argument est simple : un an seulement après le rattachement du comté de Nice, ce projet de ligne du Chemin de fer de Provence pourrait constituer la branche sud d'un réseau ferroviaire intégré unique en Europe, attendu bien sûr que cette infrastructure soit dûment reliée à la voie en cours de construction depuis 1851 entre Grenoble et l'Italie.

Ces travaux sous concession de la compagnie PLM doivent permettre d'« offrir à la malle des Indes (Ancône, Turin, Grenoble, Lyon) la voie la plus courte pour arriver à Londres », et cet itinéraire passe en toute logique par les villes de Gap et Briançon. Dans cette configuration, la percée du tunnel sous le Montgenèvre constitue un élément essentiel de cette voie transcontinentale, une réelle opportunité non seulement pour le développement régional mais également pour l'ensemble du territoire national.

Parfaite traduction des volontés de rapprochement économique entre la France et l'Italie, entre le sud méditerranéen et le Piémont, ce projet ambitieux et visionnaire qui aurait permis de mettre en oeuvre un véritable corridor ferroviaire transnational, ne sera pourtant jamais achevé.

Subissant de plein fouet la concurrence d'autres infrastructures transalpines comme le tunnel du Fréjus qui s'ouvre à la circulation dès 1871, le programme du Chemin de fer de Provence initié en 1882 avec l'aval de l'autorité militaire est brutalement interrompu deux ans plus tard en gare de Briançon, à quarante kilomètres environ de sa connexion finale au réseau ferroviaire italien.

L'objectif initial n'étant pas atteint, les partisans du projet perdent tout espoir de voir se réaliser « la grande diagonale entre l'Espagne et l'Italie par Avignon en cette fin de siècle.

Cet échec déterminant aura des conséquences importantes au regard de l'histoire du transport européen. A l'aune de l'explosion des trafics routiers bilatéraux, le Col du Montgenèvre s'épuisera bientôt sous l'expansion d'une fréquentation routière toujours plus forte et oppressante pour les milieux naturels, malgré des infrastructures sous dimensionnées et de moins en moins adaptées pour absorber ces sollicitations incessantes.



## 2 - Un itinéraire naturel

S'élevant graduellement en successions de paysages aussi sévères que grandioses pour culminer à quelques 3000 mètres d'altitude, les Alpes duranciennes marquent l'extrême sud-est de la France et la proximité avec la frontière italienne.

Arrière-pays du littoral méditerranéen à l'est de la démarcation du Rhône, ce massif associe la montagne rude et austère des Préalpes méridionales et les élans impétueux du fléau provençal de l'ancien temps, la Durance, qui y prend sa source à proximité de l'ancien Fort du Gondran.

Situé au cœur de ce vaste domaine des Alpes du Sud qui recouvre plus de 60% du territoire de la région PACA, le col de Montgenèvre a toujours constitué un corridor de transit essentiel entre la Provence Rhodanienne et la plaine du Pô.

Voie alpine la plus septentrionale, cet axe s'affirme dès le début de l'époque contemporaine comme un véritable lien économique prépondérant avec les régions industrielles du Piémont et celles du sud de la France, un des itinéraires les plus usités par les flux de transport à destination ou en provenance de l'Italie.





Photographie : Pierre Lemery-Péssik



Malgré les difficultés liées à l'incomplétude du réseau ferroviaire, les trafics s'y accentuent en ce début de vingtième siècle, à l'aune du développement économique des nations et de la progression du niveau de vie et de la demande des populations européennes. Grâce à l'essor de l'automobile et du tourisme, la croissance de la fréquentation rend plus vif l'intérêt de développer les dotations du site en infrastructures structurantes afin d'en développer les potentialités et d'en améliorer la rentabilité spatiale.

Durant la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup>, des projets de tunnels ferroviaires sont lancés de part et d'autre des Alpes, des initiatives qui ne trouvent que peu d'écho auprès d'un Etat centralisé profondément ancré dans des politiques d'aménagement du territoire axées essentiellement autour des principales métropoles, polarisées vers la capitale parisienne suivant une logique régaliennne nord-sud.

En dépit de ce tropisme patent du développement national, des élus des deux nationalités, française et italienne, s'insurgent et déclarent dès 1907, avec le soutien moral des grands corps administratifs de l'époque, qu' « il suffit [pourtant] de jeter les yeux sur une carte de France pour se rendre compte que la ligne de Marseille à Briançon doit trouver un aboutissement indispensable dans la Vallée de Suse. Quelques kilomètres à peine séparent la voie française, qui finit en impasse, de la voie italienne descendant du Mont Cenis et cette lacune est tellement préjudiciable aux intérêts du Briançonnais et de toute cette région de France qu'on a du y suppléer par des services de voiture et d'automobile ».





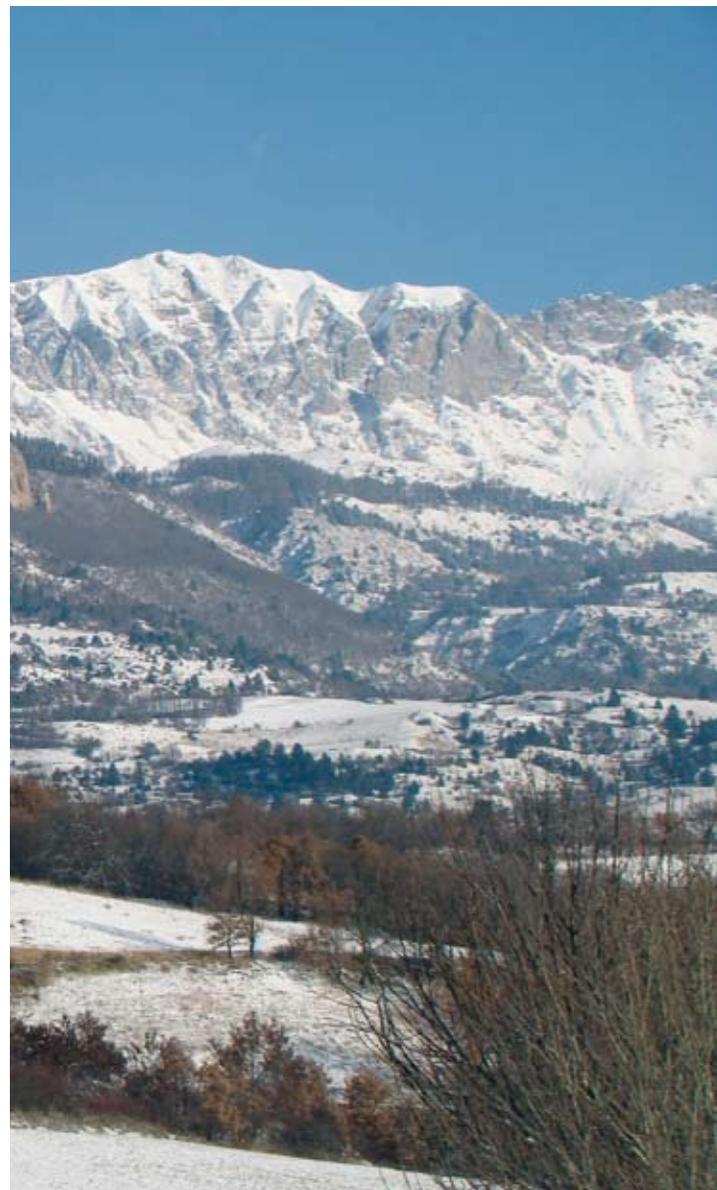
Photographie : Pierre Lemery-Peissik

Une prise de conscience, expression du bon sens et de l'observation doublée d'un engagement politique binational ferme, mais qui restera pourtant lettre morte durant plus de quarante ans, nul projet tangible ne venant traduire cette vision stratégique et réanimer l'intérêt de l'aménagement national pour une percée ferroviaire transalpine par le col du Montgenèvre.

Il faudra attendre la fin de la seconde guerre mondiale pour que soit évoquée de nouveau l'opportunité de la réalisation de cet itinéraire stratégique dans le Traité de paix signé entre la France et l'Italie. Symbole du rapprochement entre les deux anciens belligérants, la voie du Montgenèvre s'inscrit alors comme un lien politique indéfectible dans la trame de nouvelles relations diplomatiques, la caution d'une fraternité retrouvée après des années de défiance.

Nonobstant, la frontière entre les deux pays se voit repoussée à l'extrémité Est du plateau, avant la commune de Clavière, afin d'intégrer l'ancienne place forte de l'artillerie italienne construite par le Duche sur le Mont Chaberton pour verrouiller l'accès aux plaines industrielles de l'Italie. Sans défiance officielle pour les ennemis d'hier, la France renforce sa mainmise sur cet espace à enjeux stratégiques, ouvrant des perspectives économiques inédites dans un monde en reconstruction où les échanges sont promis à une nouvelle liberté.

Mais cette fois encore, aucune réalisation tangible ne viendra matérialiser les engagements formels conclus sur les ruines de l'après-guerre. Si le trafic transfrontalier explose de manière prévisible, les nouveaux aménagements transnationaux évoqués au sortir du conflit ne seront pas financés pour absorber le surcroît de flux de marchandises. Après avoir été un enjeu militaire stratégique, le col du Montgenèvre redevient le passage transalpin le plus fréquenté entre les deux nations maintenant en paix, sans que nul projet ne vienne en soutenir l'équipement. L'ancien adversaire est toujours un partenaire économique mais réaliser une telle infrastructure lourde implique un autre niveau de coopération. La confiance n'est pas restaurée et pour l'instant, les financements nationaux vont en priorité à la reconstruction du territoire. Les perspectives sont bouchées, le projet est retiré des débats.





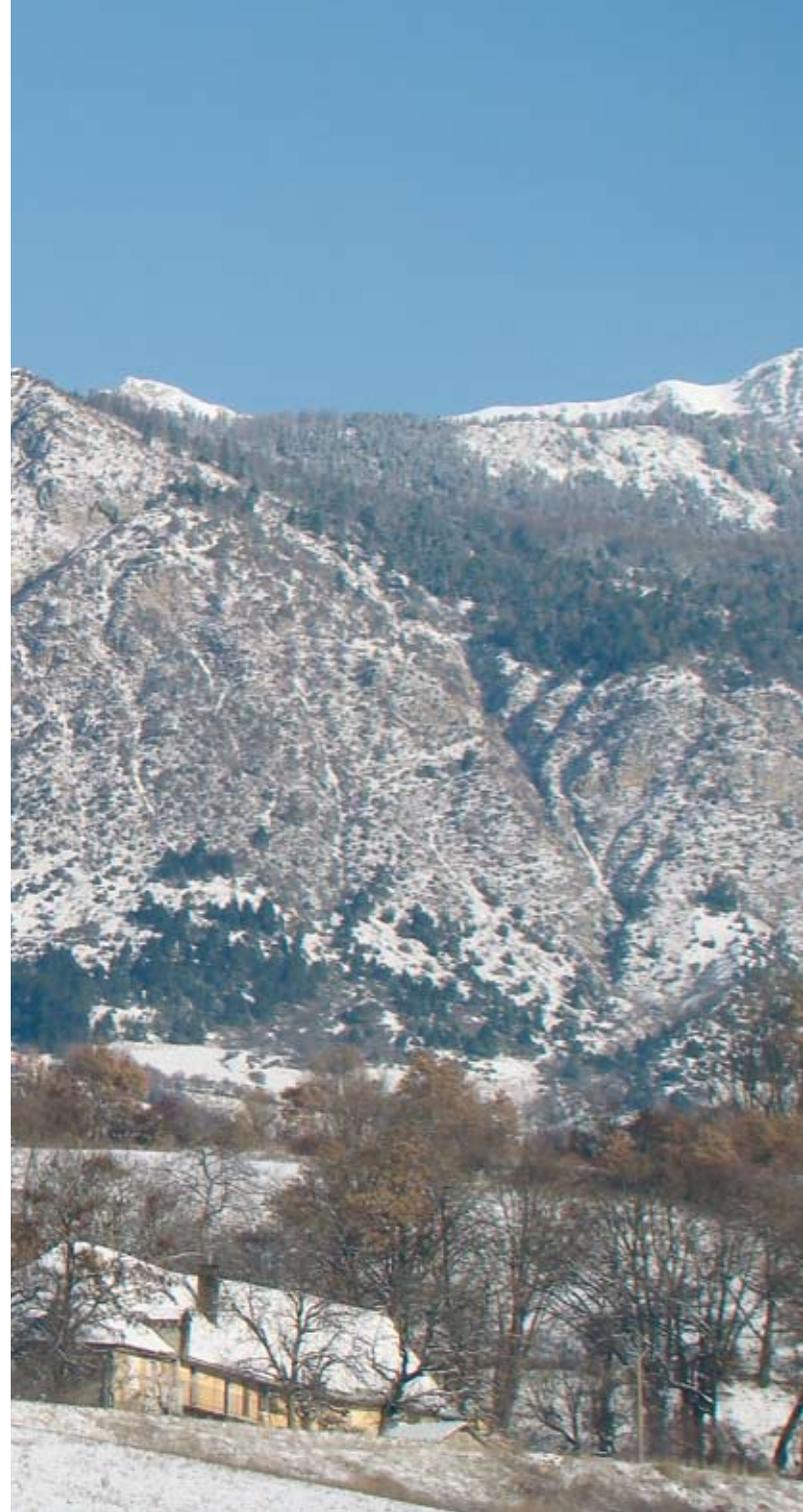
L'abandon de la poursuite internationale de la ligne ferroviaire vers l'Italie fait écho à la valorisation des itinéraires routiers et à l'affaiblissement de la fréquentation des axes ferrés entre Grenoble et Briançon ou depuis Marseille.

Le relief accidenté du massif montagneux qui n'autorise pas de vitesse importante et les nombreux ouvrages d'art nécessaires pour contourner une topographie particulièrement difficile, représentent autant de contre arguments à la réalisation d'un réseau ferroviaire transnational pour les partisans du mode routier, bénéficiant de l'insigne avantage d'être plus flexible et plus rapide dans un monde en constante accélération. L'essor de la voiture particulière entraîne une certaine désuétude des voies ferroviaires dans les Alpes du sud. Marqués par l'obsolescence du matériel roulant, ces itinéraires ne devront souvent leur maintien en service qu'à l'obstination de quelques associations militantes locales.

Jusqu'à l'ouverture du tunnel du Mont-Blanc en 1965 qui absorba une bonne partie du trafic, le col du Montgenèvre devient un axe routier européen de premier niveau : des cohortes de poids lourds se succèdent quotidiennement dans un défilé mécanique ininterrompu dont les émissions polluantes asphyxient progressivement l'écosystème sensible de la région.

Sous la pression populaire, les acteurs institutionnels de la région se mobilisent une nouvelle fois pour inciter les pouvoirs publics à la mise en oeuvre du projet de voie internationale ferroviaire par le Montgenèvre : ébauchée près d'un siècle auparavant, elle constitue toujours la solution unique et cohérente aux aléas provoqués par l'expansion du transport routier.

Nouvelle époque, nouvelles préoccupations : cette fois, l'écoute est différente.





Dès 1983, l'association pour le développement économique de la Haute-Durance et la commune de Briançon obtiennent de la SNCF l'exhumation de ses vieilles études. Le débat est relancé et aboutit cinq ans plus tard à une reconfiguration du projet initial : situé originellement en amont de Briançon, la percée d'un tunnel semble plus opportune de l'aval du village à la gare d'Oulx.

Cette même année, la création du Syndicat mixte SETUMONT réunit les représentants du monde économique et des collectivités locales, réseau consulaire, communes, Départements et Région, autour d'un seul et même objectif : favoriser le développement durable et l'ouverture des territoires en promouvant la réalisation d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre.

Une vaste étude comparative entre trois hypothèses de transport (autoroutière, routière et ferroviaire) est lancée à son initiative, une comparaison qui incite les commanditaires à se prononcer définitivement en faveur d'une percée ferroviaire profonde et directe de 22 kilomètres entre les villages de Briançon et Oulx.





Photographies : Pierre Lemery-Peissik

En 1991, face à la pression continue des flux en transit, à la congestion routière et au risque de plus en plus tangible de saturation des infrastructures sous dimensionnées du massif, l'écoulement des trafics transalpins devient un nouvel enjeu pour l'Etat, sommé d'assumer sa responsabilité en termes d'aménagement du territoire pour fluidifier le transport et préserver l'environnement fragile. Les risques sont avérés ; il faut réagir en proportion.

Les conclusions sont sans appel : face à une multiplication attendue des trafics par 2,5 en 2010 par rapport à 1987, le désengorgement des Alpes du Sud ne pourra être effectif sans la réalisation d'un nouveau tunnel routier sous l'échelle ou, en cas de contraintes environnementales trop prégnantes, la construction d'un tunnel routier sous le Montgenèvre.



Photographic : Pierre Lemery-Peissik

En effet, les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus collectent à 99% les poids lourds en provenance de Rhône-Alpes et du nord de la France : compte tenu des prévisions de croissance des flux en transit sur l'axe méditerranéen, un doublement éventuel de leur performance capacitaire serait donc inadéquat pour capter le trafic routier au sud des Alpes en provenance des régions du sud-ouest de la France, de la région PACA et de la péninsule ibérique.

Un long débat s'engage entre les tenants d'une solution routière, moins coûteuse et plus flexible et les partisans d'une percée ferroviaire qui aurait le mérite d'épargner au massif les externalités négatives provoquées par l'expansion continue des trafics.

En classant la Vallée de la Clarée en 1992, Ségolène Royal, alors Ministre de l'Environnement, entérine définitivement l'idée d'une percée ferroviaire au Montgenèvre, infrastructure massifiée plus respectueuse du bilan environnemental et des dotations patrimoniales de cet espace alpin unique.

Malgré cela, les oppositions persistent : six ans plus tard, le Rapport BROSSIER remet en question les conclusions des études menées jusqu'alors en estimant que les tunnels actuels seraient suffisants en capacité à moyen terme, compte tenu des prévisions de passage aux ouvertures suisses. Illustrant les contradictions de la politique nationale des transports, l'auteur estime qu'il serait même possible de multiplier par deux les flux en transit sous les infrastructures existantes, soit une fréquence d'un poids lourds toutes les 16 secondes dans les principaux corridors de transit.



Au conformisme routier traditionnel se conjugue l'ignorance quasi totale des possibilités du rail, une gageure dans un contexte de raréfaction de l'argent public mobilisable pour les grands projets d'aménagement.

Pour ne pas pénaliser de trop les échanges franco-italiens, priorité est donc donnée à l'amélioration simple des infrastructures disponibles, en dépit des effets induits sur l'environnement par la multiplication des poids lourds en transit et au mépris des conditions de vie des habitants des zones concernées.

La tragédie du tunnel du Mont-Blanc en 1999 éclairera sous un autre angle ce rapport salué en son temps par les tenants d'une approche très « comptable » de l'aménagement et du développement du territoire.

Réinstaurant dans la réflexion les contraintes liées à la sécurité et à la protection de l'environnement, cette catastrophe replace l'homme et son éco-système au centre du débat et requalifie le développement du transport ferroviaire comme solution indispensable aux prévisions de croissance des trafics.

En avril de la même année, la Conférence transfrontalière franco-italienne présente donc le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre comme un équipement complémentaire du projet de liaison ferroviaire du Lyon-Turin, la solution alternative à la concentration des flux sur les routes alpines et à la congestion des territoires du sud. L'abandon de la solution routière est maintenant devenu unanime.

Au moment où la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur commande une étude sur « une nouvelle connexion entre la France et l'Italie par un tunnel sous le Montgenèvre », le col frise de nouveau la saturation. Le trafic ayant doublé en dix ans, un arrêté d'interdiction pour les transports de plus de vingt-six tonnes doit donc être promulgué dès 2003 afin de limiter le volume de circulation des poids lourds de fret. Cette mesure sera assortie de la mise en place d'une zone de dérogation pour les entreprises domiciliées localement.





Photographie : Pierre Lemery-Peissik



Photographie : Pierre Lemery-Peissik



Bien que contraignant drastiquement l'accessibilité du col, ce numerus clausus demeure néanmoins insuffisant pour endiguer le flux « naturel » des camions qui continuent à emprunter cet itinéraire historique. Autrefois lieu de transit stratégique, le passage par le col du Montgenèvre devient un goulot d'étranglement européen, faute d'anticipation suffisante pour mettre en œuvre des infrastructures adéquates soulageant le trafic dans le massif alpin.

Un report massif des flux en provenance des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, de Languedoc-Roussillon ou de la péninsule ibérique continue pourtant à s'engager au niveau du littoral méditerranéen : le nombre de poids lourds qui franchissent la frontière franco-italienne passe à 1,3 million en 2004 contre 700 000 dix ans plus tôt. Portée par le dynamisme économique de l'Espagne, la forte croissance des échanges avec l'Italie engendre une expansion continue des trafics routiers en transit au passage de Vintimille qui absorbe l'essentiel de l'augmentation du nombre de poids lourds (+ 48% entre 2000 et 2005).

Durant la même période, le nombre de passages de ce type de véhicule a tendance à baisser aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, une décroissance structurelle de plus de 36%, qui touche également un trafic ferroviaire en forte chute au passage franco-italien du Mont-Cenis (-83% entre 2000 et 2005).

Trouver une solution pertinente au développement du transport et à la progression continue de la part modale de la route devient une préoccupation urgente pour les régions asphyxiées par un trafic en perpétuelle recrudescence.

Si la France demeure peu active pour compenser cette insuffisance comme le prouve la baisse continue des investissements en infrastructures de transport dans le PIB national, l'Italie, principal générateur et récepteur des trafics transalpins, entend ne pas demeurer handicapée par l'inadéquation des moyens de transit aux besoins du développement des échanges économiques.



Parallèlement à l'évolution constatée des acteurs du transport qui adaptent leurs logiques de déplacement et dirigent leurs flux vers les tunnels du Brenner et du Tauern, la province de Turin entreprend une nouvelle étude pour relancer le projet de tunnel sous le Montgenèvre en partenariat avec le Conseil Général des Hautes-Alpes.

Orientée vers la solution d'un percement profond et direct entre Oulx et Briançon, cette variante est progressivement adoptée par les principaux partenaires de cette initiative transnationale comme l'hypothèse la plus pertinente.

En 2003, un protocole d'accord officiel est même signé, réunissant derrière un projet désormais abouti au niveau technique, l'ensemble les acteurs majeurs des territoires dont le Port autonome, la CCI de Marseille-Provence et le Conseil économique et social de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui entendent apporter leur concours actif pour hâter à la réalisation de cette infrastructure devenue essentielle pour le développement régional.





Cette même année, malgré un accès autoroutier incomplet, 51 000 poids lourds traversaient le col reliant la vallée de la Durance au Val de Suse et à Turin. En dépit de toute mesure préventive, une déviation souterraine sera même initiée en 2005 pour limiter l'impact des nuisances d'un trafic routier encore trop oppressant pour un site aux richesses patrimoniales fragilisées.

Aujourd'hui, le trafic demeure intense au col du Montgenèvre et avoisine encore quotidiennement les 3 162 véhicules, dont plus de 200 poids lourds. Simultanément, la fermeture du passage alpin aux véhicules de plus de 26 tonnes a entraîné un surcroît de passage qui congestionne sensiblement le transit à la frontière franco-italienne de Vintimille « sans alternative possible de transfert modal faute d'infrastructures adéquates et concurrentielles ». L'Europe du sud et les espaces transalpins s'asphyxient progressivement, en dépit des nombreuses mises en garde sans cesse renouvelées.



Photographies : Pierre Lemery-Peissik

Il est aujourd'hui grand temps de corriger cette méprise et de s'appropriier les enseignements de l'histoire pour répondre aux nouveaux enjeux des territoires et des économies régionales.

Le tunnel ferroviaire du Montgenèvre a cette ambition : offrir à l'Europe du sud une alternative par ferroutage au tout routier sur le littoral et au cœur des vallées alpines, un raccourci ferroviaire compétitif et efficace assurant la fluidité du transit international dans le respect des principes élémentaires du développement durable, désenclavant de facto le département des Hautes-Alpes en reliant les villes de Gap et Briançon au réseau TGV et contribuant directement à développer l'économie de la région et du port de Marseille en direction de l'Italie du nord.



*Conférence de presse à l'Assemblée Nationale*



Photographic : Pierre Lemery-Peissik

Une préoccupation partagée et relayée très tôt par la société civile, à l'image de l'action menée dès 2001 par le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE PACA) au travers de l'organisation d'une première édition des « Rencontres des percées alpines » à L'Argentière-la-Bessée.

Une initiative reconduite avec succès le 23 mai 2008 en ce même lieu, avec l'appui du Député-maire des Hautes-Alpes, Joël Giraud, président du groupe d'études Montagne à l'Assemblée Nationale, vice-président du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur et ardent défenseur du projet.

Soutenant activement l'action des principaux représentants institutionnels régionaux, c'est également le MNLE PACA qui le 28 avril 2009 a organisé une conférence de presse à l'Assemblée Nationale permettant ainsi à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Gérard Piel Vice Président chargé des transports et Joël Giraud Président de la Commission Transports) d'annoncer officiellement le lancement des études de faisabilité économique et technique du projet du tunnel ferroviaire du Montgenèvre pour un montant total de 20 millions d'euros, co-financées par l'Etat (5 millions d'euros), la Région (10 millions) et les autres collectivités locales.

Cette déclaration ferme et engagée s'est depuis traduite par l'organisation d'une première réunion le 15 janvier 2010 à l'initiative de Michel Vauzelle, Président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en présence de l'ensemble des acteurs institutionnels français et italiens ainsi que des membres les plus actifs des associations régionales. Cette réunion a été l'occasion de lancer officiellement les études préliminaires, premier pas vers l'organisation d'ici 2013 d'un grand Débat Public pour valider l'opportunité et le tracé définitif de ce projet.





## Un mot de **Maurice BRUN**, Président de l'association **SETUMONT** pour la défense d'une liaison ferroviaire Marseille-Turin sous le Montgenèvre



En 1988 est créé le SETUMONT (Syndicat d'Etude du Tunnel sous le Montgenèvre) dont l'objet est de proposer un projet de percée ferroviaire franco-italienne dans les Hautes-Alpes. Ce syndicat mixte rassemble aujourd'hui autour de ce projet, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes-Alpes, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes de Haute-Provence, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence, la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie Provence-Alpes-Côte-d'Azur-Corse, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hautes-Alpes, les communes de l'Argentière-la-Bessée, de Briançon, de Gap, de Marseille, de Montgenèvre, de Névache, de Val-des-Prés, le Département des Hautes-Alpes, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et le Grand Port Maritime de Marseille.

Plusieurs études ont été produites à l'initiative de ses différents partenaires. L'une d'entre elles, présentée en 2003, par la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille - Provence analyse différentes options de tunnel sous le Montgenèvre, leurs avantages et leurs inconvénients respectifs. Les partenaires franco-italiens exprimeront à l'unanimité leur préférence pour les variantes profondes dont l'impact environnemental est faible à nul.

Ces derniers mois, le SETUMONT a souhaité renforcer ses actions de lobbying institutionnel et de communication afin de faire acter cette nouvelle infrastructure de transport européenne parmi les projets d'infrastructures programmés dans le cadre du schéma national d'infrastructures de transport et du réseau de transports européens. Le SETUMONT joue le rôle de structure fédératrice pour le portage de ce projet. Des contacts réguliers sont entretenus avec nos partenaires italiens entres autres.

Les promoteurs de cette liaison ferroviaire Marseille-Turin souhaitent la réalisation d'un itinéraire complémentaire à l'axe Lyon-Turin, allégeant d'autant la vallée du Rhône saturée d'une partie des flux européens. La réalisation d'un tunnel transalpin complémentaire, sous le Montgenèvre, répondrait au développement du transport multimodal sur un axe européen est-ouest, mais pourrait aussi bénéficier au transit nord-sud via le Lyon-Turin. De plus, son coût estimé à 1,5 milliard d'euros, s'avère relativement modéré.

Au Contrat de projet Etat Région 2007/2013 est inscrite pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, la réalisation d'études de faisabilité économique et technique de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Une enveloppe de 20 millions d'euros est affectée au financement de ces études complémentaires et à l'organisation d'un débat public qui permettra d'insérer ce projet dans un calendrier de réalisation.

Le 15 janvier dernier, le Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a donné le coup d'envoi de ces études de faisabilité économique et technique. Les premiers résultats seront disponibles dès la fin de l'année, pour un achèvement des études prévu en 2013.

Tous les éléments oeuvrent en faveur de la réalisation d'un maillon manquant dans le schéma de transport multimodal européen, reliant la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le port de Marseille au corridor européen n°5, en direction de l'Europe de l'Est et des tunnels suisses et autrichiens qui débouchent sur la Plaine du Pô. Le département des Hautes-Alpes et plus généralement les Alpes du Sud voient, également, à travers ce projet, un mode d'accès plus durable à leurs stations de sports d'hiver, soit plus de 700 000 lits touristiques ainsi que la perspective d'un renforcement de leur attractivité économique. C'est aussi l'opportunité d'améliorer durablement les échanges économiques entre les pôles de compétitivité mondiaux du sud de la France et les métropoles du Piémont italien voire de l'Europe centrale.











DEUXIÈME PARTIE :  
**MONTGENÈVRE,**  
**UNE SOLUTION AUX ALÉAS D'AUJOURD'HUI,**  
**UNE VISION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE DEMAIN**



Photographie : Pierre Lemery-Peissik

*«La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a pris un retard considérable en matière d'infrastructures de transport et est en voie de finistérisation.»*

*Déclaration du 17 octobre 2005 de Christian Frémont, Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et maintenant Chef du Cabinet du Président de la République.*

Si le projet de faire du col du Montgenèvre un itinéraire de passage transalpin pour les marchandises en transit trouve son inspiration dans l'histoire des civilisations du sud de l'Europe, le monde contemporain et les dynamiques économiques qui le caractérisent lui donnent la meilleure légitimité.

Mondialisation, intégration européenne... nos sociétés d'aujourd'hui si étroitement interdépendantes, se nourrissent des échanges, s'agrègent et se structurent autour des axes de communication par lesquels ils se réalisent.

Plus qu'un penchant naturel de l'homme fondateur du lien social, l'échange rapproche les nations, instille la confiance entre elles, pacifie leurs liens et, s'exprimant en partie dans la sphère marchande, conditionne leur développement économique et forge leur croissance à l'aune de la qualité de l'accessibilité territoriale.





Photographie : Pierre Lemery-Peissik



En ces termes, si les espaces du littoral méditerranéen ont su depuis toujours offrir au regard de l'homme une qualité de vie remarquable dans des territoires aux paysages et aux richesses patrimoniales indicibles, l'évolution de la dynamique des échanges économiques laisse augurer un avenir difficile pour ces territoires charnière, propre à remettre durablement en cause leur attractivité et leurs potentiels de développement.

Enfermée dans une logique polarisée vers le nord, enclavée dans ses relations avec ses partenaires du littoral méditerranéen, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur souffre d'une congestion chronique sur l'ensemble de ses réseaux de transport, manifestement sous dimensionnés pour absorber une demande de déplacement en pleine croissance. Marquée par un franc déséquilibre entre la frange littorale urbanisée où se concentre l'essentiel de la population et un arrière-pays montagnard et rural sous-peuplé, la région offre un profil territorial toujours plus déséquilibré, éclaté, dispersé, endurant les affres d'une connectivité labile alors que sa situation géostratégique, à la confluence des principaux courants d'échanges nord-sud et est-ouest lui confère au contraire, une vocation majeure de pivot logistique dans le sud de l'Europe.



La clé de voûte potentielle d'une vaste zone d'intégration économique de niveau mondial au sein de l'Arc méditerranéen, un destin à la mesure d'une économie régionale tournée historiquement vers l'ouverture et les échanges.

Investir dans des projets structurants pour s'adapter aux contraintes d'aujourd'hui et répondre aux enjeux de demain n'est donc pas véritablement un choix mais plutôt une nécessité pour l'économie régionale... un effort d'adaptation pour s'insérer harmonieusement dans l'air du temps sous contrainte du capital environnemental des espaces et de la préservation de la qualité de vie... une stratégie de territoire qui doit avant tout être fondée sur une analyse exhaustive des aléas de la croissance contemporaine afin d'anticiper parfaitement les conditions de la réussite future.



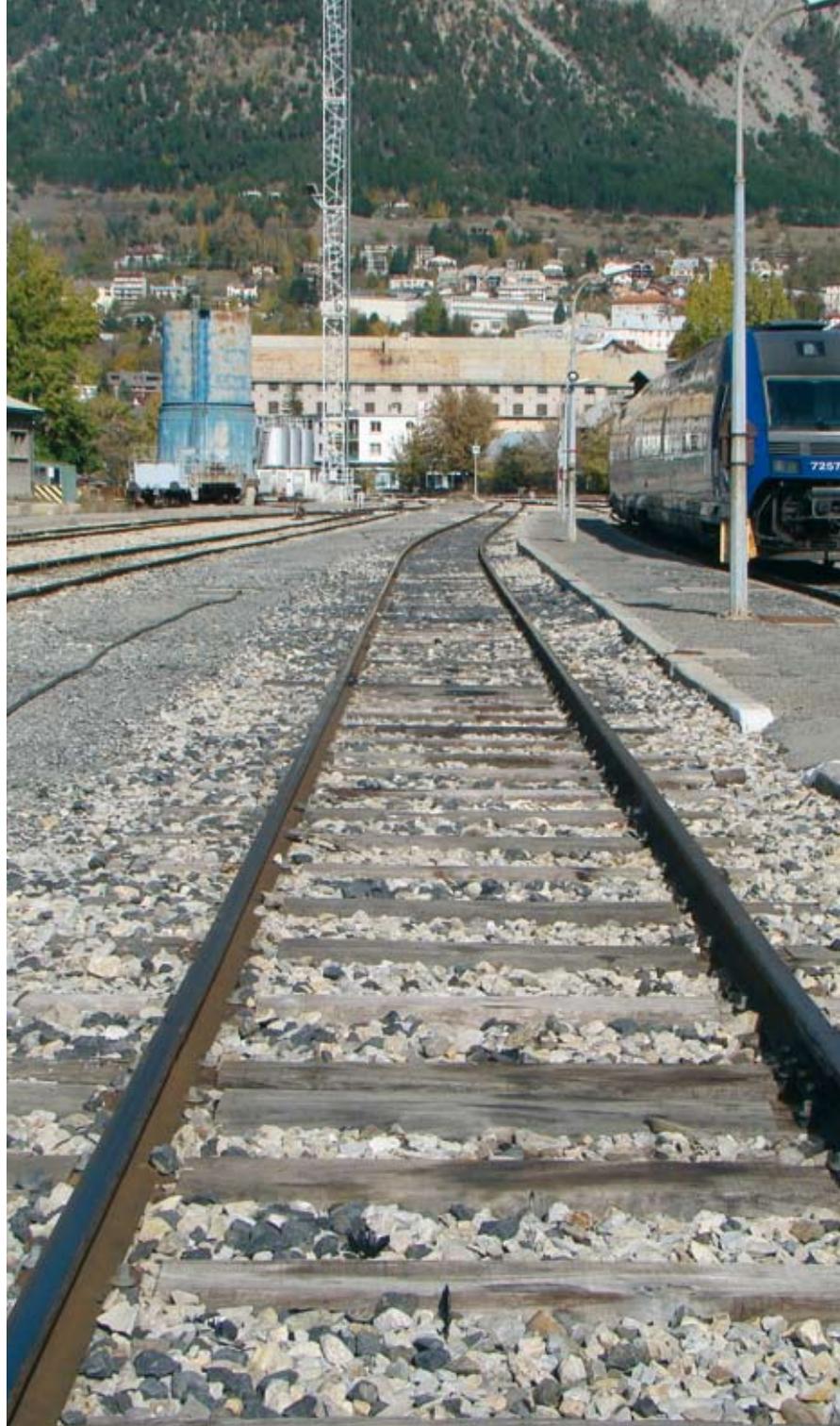


## 1 - Contraintes d'aujourd'hui, enjeux de demain

Le transport joue et continuera à jouer dans les années à venir, un rôle déterminant dans les dynamiques du développement. Puissant stimulateur de la croissance, élément indispensable de la structuration de l'espace et au-delà, des relations sociales, il est un des composants primordiaux de la performance territoriale des systèmes économiques.

Dans la configuration de notre monde moderne axé sur la communication, les infrastructures et les équipements s'affirment donc indéniablement comme des enjeux clés des politiques publiques. Vecteurs de progrès et d'intégration, les réseaux – qu'ils soient routiers, ferroviaires, fluviaux, aériens ou même numériques- sont des éléments essentiels qui assurent la cohésion des espaces et conditionnent l'attractivité des territoires en optimisant leur ouverture et en améliorant les conditions de l'échange entre les acteurs.

Ce faisant, ils consolident et démultiplient les dynamiques du développement régional, fortifiant le maillage des territoires entre eux et contribuant ainsi à une diffusion équilibrée et harmonieuse de la croissance. A la condition bien évidemment qu'ils soient en mesure de fonctionner efficacement et de s'adapter à une demande sans cesse croissante qu'ils contribuent en partie à susciter.





Car, aujourd'hui, indépendamment des fluctuations de conjoncture, nous voyons se profiler certaines tendances lourdes susceptibles de considérablement changer la donne dans nos régions si elles ne sont pas correctement anticipées.

La globalisation des échanges, les délocalisations des implantations industrielles manufacturières ainsi que des productions agroalimentaires toujours plus consommatrices d'espaces au sud et à l'est ont engendré, depuis plus de douze ans, un accroissement de la demande de transport sans précédent en Europe du sud.

Ces volumes de marchandises en transit ont majoritairement été absorbés par la route, faute d'infrastructures ferroviaires adaptées, provoquant une pression importante sur les milieux traversés et congestionnant des axes de communication déjà soumis à une intense fréquentation.

Une situation aggravée par le poids des évolutions sociales - nouvelles exigences de consommation, développement d'une civilisation de loisirs, étalement urbain et éloignement de l'habitat résidentiel - autant de facteurs de circonstances qui ont contribué à renforcer la demande de déplacement et à faire peser une pression de plus en plus prégnante sur les espaces où les flux se concentrent.





Pour les régions du littoral abritant le corridor méditerranéen, cette configuration délétère est une amère et très actuelle réalité : par défaut d'investissements, d'importants retards ont été accumulés en matière d'infrastructures et l'offre territoriale en termes de transport s'avère globalement insuffisante sur l'espace français pour absorber le surcroît actuel de trafic généré par la progression des grands courants du transit logistique.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, si la présence de réseaux de transport routiers et autoroutiers relativement développés et polarisés sur les axes majeurs de la vallée du Rhône et de la dorsale Marseille-Nice a toujours constitué un avantage stratégique fort, leur congestion actuelle ne laisse que peu de perspectives pour les années à venir.

Devenues particulièrement accidentogènes, les voies routières et autoroutières régionales offrent, certes une bonne couverture et un maillage correct du territoire, surtout dans la bande littorale, mais ne seront pas en capacité de faire face à des flux de transport connaissant des progressions supérieures aux moyennes nationales.

En dehors des zones littorales, le réseau routier de la vallée de la Durance qui ouvre sur les massifs alpins par lesquels transitent les flots de marchandises, apparaît lui aussi fortement congestionné voire saturé pendant les périodes estivales et hivernales, sans possibilité de report modal sur la ligne ferroviaire à voie unique non électrifiée.



Le risque de péninsularisation est donc tangible pour cette région traditionnellement ouverte, véritable carrefour traditionnel des échanges, un écueil qui menace non seulement son développement et son intégration économique dans une perspective euroméditerranéenne, mais remet également plus sûrement en question la dynamique des échanges transitant sur l'axe est-ouest.

En effet, embranché sur les Alpes du Sud, ce corridor méditerranéen transversal draine des courants sans cesse plus importants de marchandises alimentés par le dynamisme de l'économie espagnole, à destination de l'Italie ou de l'Allemagne.

Si une partie de ce trafic remonte effectivement la Vallée du Rhône, force est néanmoins de constater que le nombre de poids lourds a presque doublé en dix ans à la frontière franco-italienne de Vintimille, faute d'alternative modale pour franchir les barrières alpines.



Un constat qui tend à révéler l'existence de mutations notables affectant les grands courants d'échanges européens et la pertinence de conférer un intérêt plus manifeste au corridor méditerranéen jusqu'à aujourd'hui, tenu à l'écart des grands projets d'aménagement visant à consolider les réseaux transeuropéens de transport.





## **S'intégrer dans la dynamique européenne**

Ces dernières années, la mondialisation croissante de la production a entraîné un développement sans précédent des échanges commerciaux et une mutation sensible des flux européens de transport.

Impulsée par le dynamisme de l'économie espagnole et l'arrivée de nouveaux pays membres de l'Europe de l'est dans la communauté économique de l'Union, cette croissance conséquente des trafics en transit s'est répartie sur l'ensemble des réseaux de transport de manière différenciée, suivant la qualité des infrastructures disponibles et leur adéquation à la demande des chargeurs et des logisticiens.



Couloir naturel profondément structurant de l'espace français, l'axe nord-sud du sillon rhodanien constitue depuis toujours l'artère principale par laquelle s'acheminent les flux de transport européen, un corridor logistique suréquipé pour favoriser et concentrer les échanges routiers, mais aujourd'hui profondément congestionné et inadapté en termes d'infrastructures pour faire face à la croissance structurelle des trafics.

Force est donc de constater que depuis 1995 les flux de transport de marchandises se sont progressivement déportés vers d'autres itinéraires à l'est de la frontière française, entre l'Italie et l'Europe du Nord, une mutation du trafic suscitée par l'émergence d'un « raccourci suisse » dont l'attractivité se trouve amplifiée par la mise en service du tunnel ferroviaire du Loetschberg (2007) et prochainement du Saint-Gothard (2013)

Cette évolution notable qui n'avait pas été anticipée dans les schémas de programmation européens, a consolidé les relations commerciales entre l'Italie et l'Allemagne et profondément infléchi vers l'est les grands courants d'échanges, laissant la France à l'écart de la quasi-totalité des grands flux logistiques.







Conséquemment, ces reports d'itinéraires ont provoqué une régression importante des flux en transit aux principaux passages alpins français, en particulier sur l'axe Lyon-Turin devenu trop excentré pour les flux de marchandises sud européennes.

Même si les échanges interrégionaux y conservent une certaine vivacité, la baisse de trafic sur les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus demeure sensible et ne peut être ignorée : 675 000 poids lourds en moins sur la seule année 2004, une chute notable des trafics routiers et ferroviaires de 28% et 36% en cinq ans sur l'intégralité de l'axe.

D'aucuns pourraient penser que de ne pas avoir à supporter cette croissance structurelle des échanges routiers constitue somme toute, une chance pour des territoires déjà engorgés, insuffisamment équipés en infrastructures pour ne pas souffrir des affres d'une recrudescence mal maîtrisée du transport de marchandises.

Un argument presque recevable en ces temps de crise et de décroissance, si l'impérieuse nécessité de renouveler les dynamiques de croissance et d'assurer le développement des peuples et des territoires ne commandait pas de façon pragmatique aux économies modernes de continuer à s'équiper en moyens d'accessibilité et de transport performants.





En effet, si la redistribution des flux au sein de l'espace européen a eu pour effet de cantonner les échanges entre Rhône-Alpes et le Piémont à une dimension purement interrégionale, cette inflexion vers l'est du centre de gravité européen a conduit à une forte recrudescence des trafics sur le corridor littoral où le volume des marchandises en transit a explosé.

Car si la France peut se trouver durablement tenue à l'écart du flot de biens transitant selon un axe nord-sud, sa traversée demeure obligatoire pour les flux est-ouest qui se développent, portés par le dynamisme de l'économie ibérique et la vitalité des échanges avec l'Italie et les pays de l'est.

Retrouvant les courants naturels découlant des anciennes logiques maritimes du bassin méditerranéen, le transit de marchandises s'est ainsi concentré sur les itinéraires historiques, congestionnant les principaux axes routiers de la frange littorale sud et saturant la liaison transfrontalière du passage routier de Vintimille, faute d'alternative modale disponible pour assurer un transit efficace des flots de marchandises.









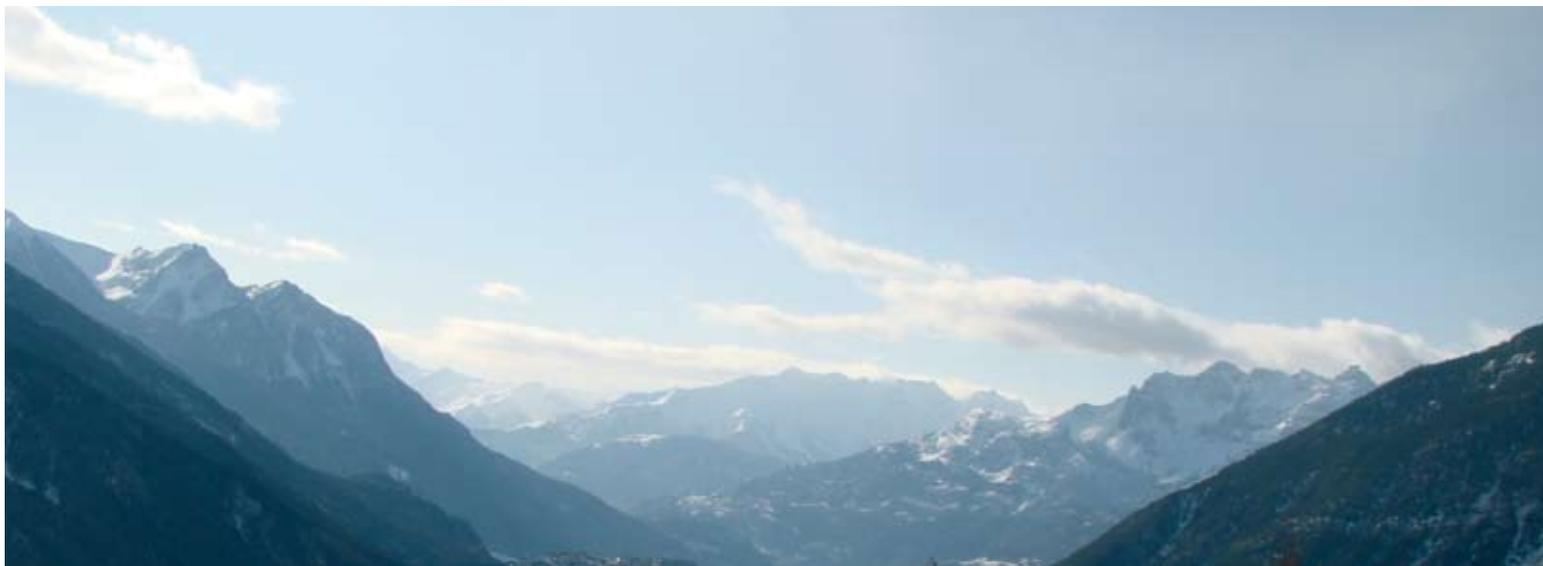
## **Maîtriser les échanges pour protéger les milieux**

Si la vitalité des échanges générés par la mondialisation de l'économie et l'ouverture à l'est de l'Union européenne a entraîné une migration des courants de trafic et un accroissement des volumes en transit, elle a également engendré une importante augmentation du nombre des poids lourds arpentant les axes du sud de l'Europe, à destination des principaux passages transalpins.

Au sein de l'Arc méditerranéen, les flux de transport routiers ont ainsi connu depuis 10 ans des progressions bien supérieures aux moyennes nationales, principalement au niveau du littoral et des systèmes métropolitains en pleine expansion.

Sous l'effet conjugué de l'accroissement des trafics de transit et celui encore plus important relevant des trajets quotidiens interurbains qui s'y superposent, les principaux axes de communication s'en sont trouvés profondément congestionnés et les territoires littéralement assiégés, sans d'autres alternatives que de subir le flot incessant des convois de poids lourds.

Cette progression des échanges (+11.3% entre 1999 et 2007) sur un réseau de transport terrestre contraint par le relief tourmenté, a provoqué des conséquences notables sur l'environnement dans l'ensemble de l'axe est-ouest et tout particulièrement au niveau des espaces alpins où se cumulent et se concentrent tous types de trafics.



La montée en charge du transport routier gommant les efforts technologiques réalisés pour réduire l'impact atmosphérique des moteurs, la recrudescence importante du nombre de véhicules a ainsi induit une forte augmentation des émissions de polluants, saturant l'air en dioxyde d'azote, ozone et particules dans des concentrations deux à trois fois plus élevées dans les vallées alpines qu'en plaine, et dépassant même les seuils critiques en de nombreux points d'après différentes études européennes.

Une atteinte atmosphérique inexorable ne connaissant ni barrières naturelles, ni frontières administratives, pouvant se diffuser sur un large territoire grâce aux vents convectifs, ou même être transportée sur des milliers de kilomètres avant de se déposer et de détériorer durablement des écosystèmes très éloignés de la source même de la pollution.



Source principale du bruit ambiant, le transport routier a également engendré un développement conséquent des nuisances sonores, aux impacts sanitaires encore mal connus, mais dont les effets sont néanmoins largement considérés comme une grave menace à la santé humaine.

En effet, si de nos jours, un tiers de la population européenne s'avère directement exposé à des émissions qui dépassent les 55 dB(A), cette proportion explose littéralement quand on considère les massifs des Alpes du sud : la topographie singulière permettant à l'irradiation acoustique de s'amplifier par effet amphithéâtre, les nuisances sonores peuvent s'y diffuser au gré des phénomènes d'inversion du système des vents, rendant la pollution sonore aussi oppressante qu'omniprésente pour les milieux.

Si l'on s'accorde à reconnaître que les poids lourds émettent à égalité de vitesse dix fois plus de bruit que les voitures de tourisme, nul doute que cette situation ne pourra que s'aggraver à l'avenir avec l'augmentation attendue des transports routiers.

Sans mesures appropriées, la croissance continue des trafics engendrera donc à moyen terme la disparition des montagnes en tant que citadelles de silence, perturbant profondément la qualité de vie et la santé de ses habitants tout en entraînant une augmentation importante des coûts externes, qu'ils relèvent des incidences provoqués sur la santé publique ou des aménagements nécessaires à la réduction des nuisances sonores.





Hormis les conséquences directes sur l'environnement, la croissance du trafic actuel des poids-lourds enregistrée entre la France et l'Italie a engendré un impact certain en termes de sécurité routière qui suscite bien des inquiétudes.

Sur ces axes déjà très contraints embranchés sur les goulets d'étranglement que représentent les vallées alpines, l'augmentation de la circulation et la superposition des flux constituent donc des vecteurs supplémentaires indéniables de risques qui renforce le côté accidentogène des réseaux routiers et autoroutiers régionaux.

Face à de tels trafics terrestres, tant à l'échelle nationale qu'europpéenne, les voies routières deviennent ainsi souvent le théâtre d'accidents graves, un état de fait qui justifie le déploiement d'alternatives modales crédibles propres à limiter la croissance de la circulation des poids lourds et tout du moins, à en rationaliser l'utilisation.

Les enjeux sont donc significatifs : l'augmentation du volume des trafics, le coût externe induit par les transports de marchandises et les impacts générés sur les milieux montrent à quel point il y a aujourd'hui, dans le fonctionnement de notre économie, une anomalie compromettant d'une façon significative à la fois la sécurité des personnes et le développement durable.

Sans action significative pour faire évoluer notre conception nationale du transport exclusivement axée sur le mode routier dominant, option privilégiée pour le fret de marchandises, il est fort probable que nous dirigeons vers une saturation certaine des principaux axes stratégiques compromettant durablement le développement durable des régions méditerranéennes et alpines.





## **Assurer la croissance sans hypothéquer l'avenir**

Les espaces alpins et les territoires périphériques du littoral méditerranéen se trouvent donc face à un véritable dilemme : nul ne peut contester que les transports ont toujours joué un rôle clé dans le développement économique des entités spatiales et encore aujourd'hui, la facilité d'accès et la proximité des principales infrastructures sont des conditions nécessaires à l'épanouissement des villes, en particulier dans les régions alpines qui souffrent d'un enclavement évident.

Même si la tentation en est grande, il serait donc irréaliste de vouloir réduire drastiquement l'accès des flux routiers en transit aux principales voies de communication, malgré la surcharge récurrente des réseaux et les nombreux impacts engendrés par les trafics sur l'environnement.

Cette option conduirait à faire le choix volontaire de ne pas œuvrer à la pérennité économique des systèmes territoriaux, remettant en question l'intégration des régions méditerranéennes dans la dynamique européenne, une nécessité stratégique dont dépend l'avenir économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et en particulier, de la place portuaire de Marseille-Fos, premier grand Port maritime de France, aujourd'hui durement handicapé par l'absence d'infrastructures massifiées reliant Marseille au cœur économique de l'Italie du nord constitué de Turin et Milan.

Compte tenu de l'influence des passages transalpins dans la dynamique des échanges européens, une telle décision ne serait de toute façon que difficilement soutenable.

Il est donc impératif de proposer de nouvelles solutions cohérentes pour absorber les impacts croissants du transport routier et soulager les voies de communication congestionnées. Une alternative modale crédible et compétitive qui doit s'inscrire avant tout dans une démarche durable et en conséquence, être évaluée et sagement réfléchie pour ne pas engendrer d'accroissement supplémentaire des coûts externes relatifs à la détérioration de l'environnement ni compromettre le développement économique équilibré des régions concernées.

Malgré ce besoin évident, force est aujourd'hui de constater qu'après s'être affirmé pendant des siècles comme un pôle majeur du développement économique et un axe international des échanges, les espaces méditerranéens et alpins se trouvent aujourd'hui tenus à l'écart des grands schémas nationaux et européens d'aménagement.

En situation patente d'enclavement, rien n'est encore prévu en termes d'infrastructures pour leur permettre de faire face à de tels trafics terrestres, tant à l'échelle nationale qu'européenne, alors que la logique aurait commandé depuis déjà de nombreuses années, la mise en œuvre de solutions ferroviaires, seules propices à répondre aux attentes et aux besoins du développement des territoires et des trafics qui s'y inscrivent, tout en respectant leur environnement fragile.





En dépit de cela, le déficit en infrastructures ferroviaires, alternatives modales à la route pour le trafic de biens et de personnes, demeure très important sur le littoral méditerranéen, lieu où les concentrations de population et le développement des ensembles métropolitains imposeraient pourtant un maillage densifié, propre à garantir une accessibilité fluide des territoires sans compromettre leur attractivité largement dépendante de la qualité de vie qui y règne.

Au niveau des régions alpines, le constat est encore plus édifiant en raison des coûts élevés de construction et de maintenance des infrastructures, ponts et tunnels imposés par la topographie des sites : malgré l'impact environnemental évident du transport routier dans ces zones sensibles, la route continue à absorber la quasi-totalité du trafic sans que des changements significatifs de la politique nationale des transports n'aient tenté un jour d'infléchir la tendance, par des incitations appropriées, en terme de tarification par exemple.

En définitive, si tous s'accordent à reconnaître l'impérieuse nécessité de circonvier à l'augmentation des trafics et aux pressions induites sur les espaces et les infrastructures, peu de mesures ont dans les faits été adoptées au niveau national pour favoriser à court terme ou à moyen terme un report des flux vers des modes de transports plus éco-compatibles, réduisant sensiblement leurs empreintes sur les milieux ambiants.

Pourtant, si nous ne devons pas tourner le dos au développement économique généré par l'ouverture aux échanges, il demeure de notre responsabilité de prévenir les conséquences induites par leur croissance et de faire avancer, en conséquence, la programmation et la réalisation des moyens adéquats pour s'y inscrire vertueusement, en respect des principes de solidarité intergénérationnelle propre au développement durable.

Face à cet enjeu majeur, il devient donc impératif de s'affranchir non seulement du manque d'ambition d'une politique nationale et européenne des transports n'ayant conduit à aucun changement significatif, mais également de l'inertie propre au trafic routier, flexible et souvent moins cher : la définition de solutions modales alternatives plus respectueuses des écosystèmes fragiles de l'Europe du sud n'est plus un luxe de l'aménagement, comme certains se plaisent encore à le penser ; c'est une nécessité dont dépend directement l'avenir des populations et des territoires concernés.

Pour assurer la croissance sans hypothéquer l'avenir, l'heure est à la définition d'une solution cohérente aussi compétitive qu'efficace pour préserver l'environnement des régions alpines et méditerranéennes sans contraindre leurs dynamiques de croissance : la percée ferroviaire du Montgenèvre s'inscrit précisément dans cet objectif.





## 2 - Une percée alpine sous le Montgenèvre : du projet à la vision stratégique

*« La liaison sous le Montgenèvre est le nécessaire affluent d'un grand fleuve ».  
Mercedes Bresso, Présidente de la Région Piémont*

La mondialisation de l'économie, avènement ultime de la société de marchés, a profondément altéré les normes de consommation modernes et considérablement intensifié les échanges économiques entre nations.

Cette dynamique frénétique que les crises économiques, cycliques ou conjoncturelles ne peuvent désormais plus infléchir, est étroitement dépendante de la propension à l'ouverture des économies régionales, un facteur déterminant de la compétitivité territoriale conditionné par la qualité des réseaux de transport et leur capacité effective à absorber les flux en transit.

Et en ce domaine, les prévisions des experts et économistes laissent augurer un avenir maussade. En effet, d'après la Commission européenne, le volume des marchandises transportées par voie terrestre devrait s'accroître de plus de 70% à l'horizon 2020 dans les quinze premiers pays de l'Union Européenne, et de 95% dans les dix nouveaux Pays membres.





Les Alpes ne feront pas exception à la règle. L'OCDE estime en effet que, sans changements fondamentaux dans les modes commerciaux ou la technologie, les transports de marchandises devraient connaître une augmentation de 76% entre 1990 et 2030 et le trafic transalpin, à lui seul, tripler. Le transport de voyageurs devrait suivre une tendance similaire et se voir multiplier par 2,4.

Cet essor impressionnant de la pression des échanges couplé à celui des déplacements interurbains, devrait être absorbé par la route dans sa quasi-totalité en l'absence d'alternatives modales propres à capter ces trafics supplémentaires (à plus de 80% pour les biens et près de 90% pour les personnes), une gageure qui exacerbera les incidences environnementales du transport, impactant les écosystèmes au-delà de toute mesure connue.





Au niveau de la Vallée du Rhône et de l'Arc languedocien où la politique de concentration des flux est indéniablement responsable depuis 30 ans des phénomènes de congestion, cette hausse des trafics multipliera les externalités négatives, pas uniquement aux abords des grandes agglomérations où se cumulent déjà les trafics liés aux déplacements interurbains, mais sur l'ensemble des corridors autoroutiers de transport, provoquant l'asphyxie progressive de territoires entiers rompus aux affres d'une desserte devenue critique et hasardeuse.



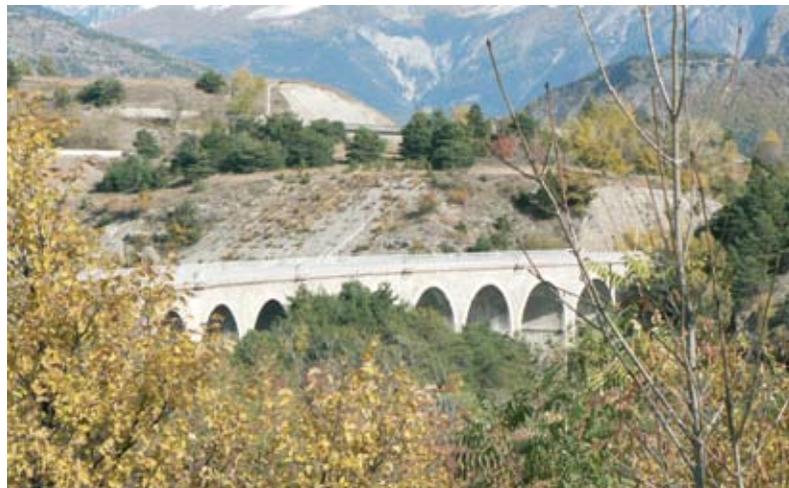
L'ARGENTIÈRE  
LES CORNS

SAINT-ÉTIENNE

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur où les principales voies de communication assurent déjà le délestage d'une partie des trafics des autoroutes A7 et A9, cette montée en charge supplémentaire accentuera aussi de façon majeure la congestion routière déjà avérée, et ce, malgré les projets d'aménagement en infrastructures déjà planifiés tel que la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur par exemple.

Pivot stratégique entre l'Europe du nord et le bassin méditerranéen, la région provençale connaîtra ainsi une saturation routière et autoroutière inégalée, une situation délétère qui contraindra drastiquement la mobilité sur un territoire fortement marqué par une périurbanisation galopante et l'extrême densité urbaine des principales métropoles régionales, pénalisant du même coup la desserte des pôles logistiques et la valorisation des potentiels de l'économie locale.

Un avenir tragique en termes social, économique et environnemental qui sapera progressivement les bases sur lesquelles reposent les dynamiques fondamentales du développement régional, altérant de manière irréversible l'attractivité de cet espace charnière à la confluence des principaux courants d'échanges, pour le transformer en simple couloir logistique passif, encombré de convois de poids lourds et suffoquant sous la pollution atmosphérique.





Face à ce scénario alarmiste anticipé par l'ensemble des études techniques réalisées jusqu'à présent, il est donc urgent de réagir.

Sans entériner le principe de dédoublement des axes de desserte qui ouvrirait la voie à l'agrandissement des autoroutes, d'autres solutions alternatives efficaces et compétitives existent en effet au niveau du mode ferroviaire. Et attendu que la volonté publique impose enfin les déterminants d'une nouvelle politique des transports aussi volontariste qu'ambitieuse, le développement d'infrastructures massifiées valorisant la voie ferrée plutôt que le routier serait à n'en point douter, tout à fait susceptible de circonvier de façon durable à la saturation routière des couloirs languedociens, rhodaniens et azuréens.

Dans cette configuration, l'aménagement ferroviaire des anciens couloirs historiques des échanges de l'Arc méditerranéen pourrait s'affirmer comme une réelle solution afin d'alléger les trafics en transit et de valoriser du même coup l'intégration économique des régions littorales au sein de la dynamique des échanges européens.



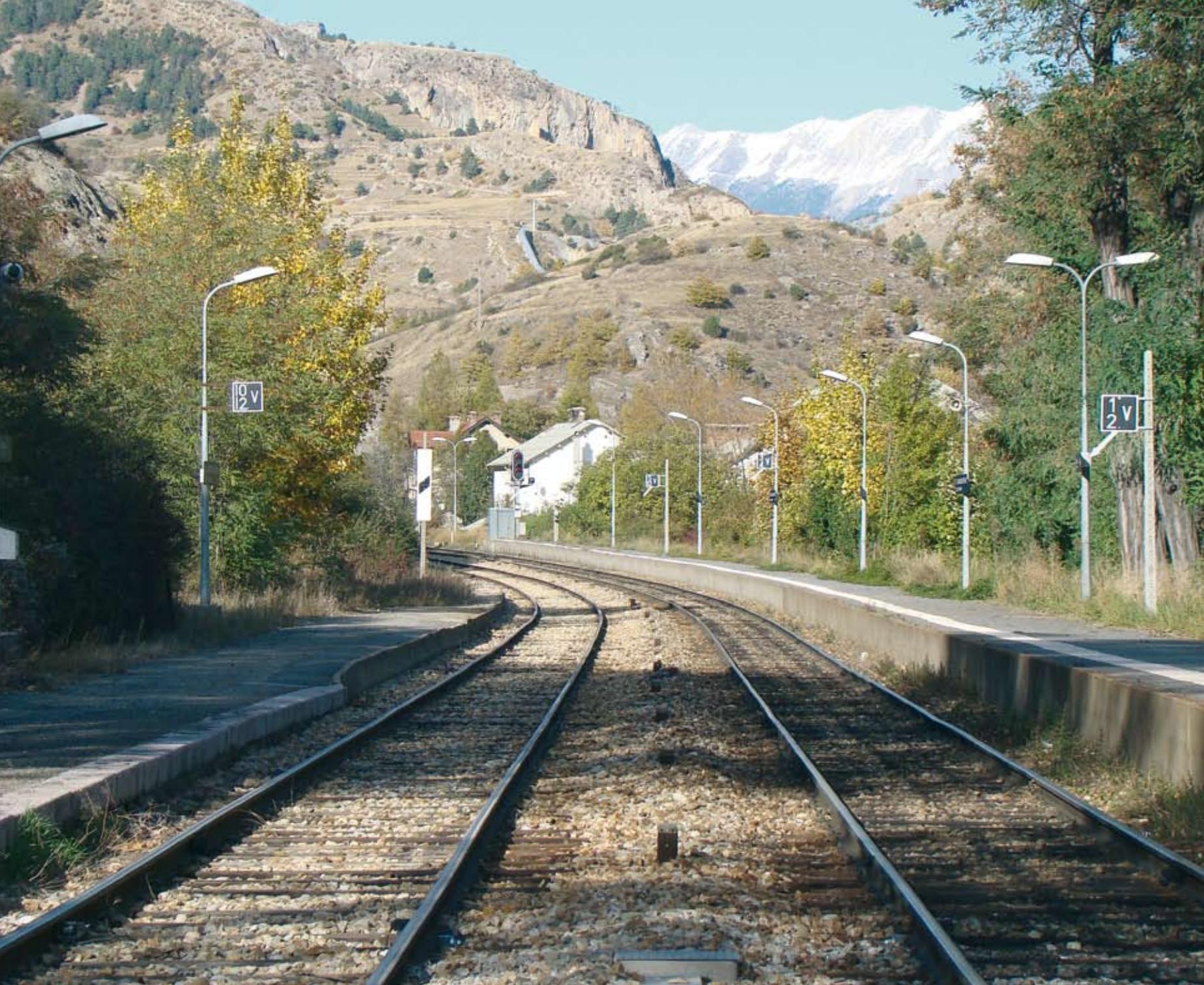
Les espaces régionaux littoraux et alpins se trouvant d'ores et déjà dans une trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et du transport routier, s'investir dans un tel projet structurant pourrait ainsi, non seulement, permettre le développement d'une mobilité soutenable dans l'Arc méditerranéen en optimisant le report modal des trafics routiers vers le rail, mais également contribuer à soutenir l'attractivité des territoires en décongestionnant ses axes de communication.

Parmi les projets susceptibles de répondre à ces enjeux, la réalisation du tunnel ferroviaire du Montgenèvre pour le fret de marchandises et le transport de voyageurs constitue une solution évidente et compétitive.

Aussi efficace pour fluidifier le transit international en provenance ou à destination de l'Italie du nord et de l'Europe centrale qu'avantageuse pour le bilan environnemental des régions sillonnées par ces trafics, cette infrastructure est donc de nature à apporter une véritable réponse aux préoccupations locales, régionales, nationales et internationales relatives au transport des biens et des personnes.

Située précisément sur l'axe est-ouest où se déporte aujourd'hui massivement le trafic international des marchandises, cette percée ferroviaire finaliserait ainsi un corridor d'échanges intégré entre l'Espagne et l'Italie connecté aux liaisons nord-sud, tout en traduisant l'enjeu premier du développement durable, la recherche d'un équilibre économique, social et environnemental des territoires.





0  
2 V

1  
2 V

## Le tunnel du Montgenèvre, un projet européen

*« L'accessibilité est un enjeu majeur pour le développement durable du territoire provençal. Pourtant c'est la marginalisation de ce territoire qui se dessine aujourd'hui dans les projets du réseau trans-européen de transports. »  
Cahier d'acteurs du Débat Public Vallée du Rhône-Arc languedocien, CCI Marseille-Provence*

De par leur influence sur la dynamique des flux d'échanges, les réseaux de communication du littoral azuréen et le système des transports alpins assument une série de fonctions capitales dans le développement de l'espace communautaire. Préserver la qualité et la fluidité de ce corridor logistique doit donc constituer une priorité maîtresse de la politique européenne et un enjeu crucial dans le cadre de la construction des réseaux transeuropéens de transport censés faciliter le développement des échanges et, au-delà, favoriser la cohésion économique et sociale de l'Europe.

Préserver la qualité et la fluidité de ce corridor logistique constitue donc une priorité maîtresse de la politique européenne et normalement, un enjeu crucial dans le cadre de la construction des réseaux transeuropéens de transport censés faciliter le développement des échanges et, au-delà, favoriser la cohésion économique et sociale de l'espace européen.

En dépit de cette attention toute particulière qui aurait dû prévenir toute attente, plusieurs facteurs n'ont pas été anticipés par les expertises européennes. En particulier, l'évolution notable des courants de marchandises depuis 1995 qui a provoqué une profonde redistribution des trafics en transit et progressivement, mit en péril cet axe historique fondamental pour la construction de l'espace communautaire.





En effet, si le dynamisme économique qui anima la péninsule ibérique durant les dernières années, a engendré une véritable explosion des échanges dans le sud-est français, cette progression des flux en transit s'est essentiellement concentrée sur les infrastructures routières disponibles, faute d'alternatives modales concurrentielles et adéquates pour absorber le surcroît de trafic.

Ce phénomène s'est vu accentué par l'intégration des pays balkaniques au sein de l'Europe communautaire, un processus qui a notablement infléchi vers le sud des flux logistiques en pleine croissance, engendrant le report accru du transit international sur un corridor littoral azuréen déjà fortement congestionné.

Face à cette situation éminemment préjudiciable à la fois pour les régions traversées qui souffrent de la congestion et des nuisances relatives au transport routier, et pour le développement équilibré de l'espace européen qui requiert des conditions de circulation fluides pour les biens et les personnes, la logique aurait commandé de rechercher en priorité sur cet axe est-ouest l'opportunité de répondre aux problématiques de croissance du transport qui affectent aujourd'hui le transit des marchandises et handicapent l'expansion économique.







N'en demeure, aucun projet d'infrastructures inscrit aux Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T) n'est, à ce jour, programmé sur cet espace, une lacune majeure qui nie la fonction européenne de ce couloir historique des échanges, menace clairement le développement équilibré des régions littorales et alpines, et contredit fondamentalement le Schéma original de Développement de l'Espace Communautaire.

Liaison ferroviaire transnationale entre la France et l'Italie via le Val de Durance, la percée d'un tunnel sous le col du Montgenèvre constitue pourtant une solution stratégique aussi propre à répondre aux enjeux d'une structuration équilibrée de l'espace européen qu'à rationaliser le transport et les échanges sous des auspices plus respectueux de l'environnement.

En effet, matérialisant une liaison rapide transnationale intégrée entre la péninsule ibérique et l'Italie du nord, cette nouvelle infrastructure s'impose avant tout comme une réelle opportunité de fluidifier et de sécuriser notablement le transit international tant est-ouest que nord-sud, en ouvrant un accès direct aux tunnels suisses par un nouvel axe alternatif à celui de la Vallée du Rhône largement saturé. En désenclavant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et en stimulant du même coup l'économie des Alpes du sud, le tunnel du Montgenèvre serait ainsi en capacité d'harmoniser l'évolution actuelle des grands courants logistiques, en permettant aux trafics est-ouest d'accéder directement au corridor paneuropéen n° 5 au cœur de la plaine du Pô italienne et aux flux nord-sud, de parvenir jusqu'aux tunnels ferroviaires suisses du Loetschberg et, à l'horizon 2013, du Saint Gothard.

Constituant une réelle alternative compétitive au tout routier sur le littoral, dans les vallées alpines et au sein de la vallée du Rhône, il contribuerait ainsi à la nécessaire amélioration de l'interconnexion entre les voies de communication de l'Arc méditerranéen et les principaux axes ferroviaires de l'espace communautaire, redonnant de fait un rôle prépondérant à ce corridor historique des échanges.

Ce faisant, ce raccourci ferroviaire permettrait en définitive de matérialiser une véritable dorsale logistique dans le sud de l'Europe assurant, au travers des autres projets d'infrastructures actuellement en cours ou programmés (liaison mixte Barcelone-Perpignan-Montpellier), la continuité d'une liaison européenne entre Lisbonne et Kiev, conformément aux orientations du Schéma Interrégional d'Aménagement et de développement du Massif des Alpes adopté le 16 juin 2006.

Mettant les métropoles méditerranéennes en réseau, de Barcelone à Gènes jusqu'à Turin, ce corridor ainsi intégré pourrait en conséquence concourir à faire de l'Arc méditerranéen une véritable zone d'intégration économique de niveau mondial, un nouveau foyer de croissance en Europe du sud maillé autour d'une véritable dorsale ferroviaire, de haute capacité et de haute qualité.

Dans cette dimension, il devient d'autant plus facile de comprendre la dimension éminemment européenne du tunnel sous le Montgenèvre, projet structurant à tous les niveaux du territoire dont l'impact dépasse de loin les limites géographiques où il prend cadre.



## **Pourquoi le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre devrait-il apparaître sur la liste des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) ?**

### **Les objectifs du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre**

Le positionnement européen du projet Montgenèvre a été défini par l'accord politique franco-italien, signé le 3 décembre 2003, entre la Présidence de la Province de Turin et celle du Conseil Général des Hautes Alpes. Cet accord fixe les quatre objectifs prioritaires du projet en précisant que «cette solution rend possible, sous forme d'aménagements progressifs :

- avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du Briançonnais et de Clavières-Cesanna, depuis Milan, Turin, Paris, Lyon, et la mise en place d'une liaison TER Marseille-Turin ;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée entre Briançon et Gap, le désenclavement TGV de l'ensemble des Hautes Alpes ;
- avec la création d'une plate-forme de ferroutage à l'intersection de la voie ferrée et de l'A51 dans le secteur de la Bâtie Neuve, le transit poids lourds par voie de ferroutage vers Orbassano et la Pianura Padana ;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la Méditerranée, le transport de convois de fret depuis Marseille et l'Espagne vers Turin et les Pays de l'Est (...)

Ce texte, par sa concision et la clarté des objectifs partagés, demeure la référence, politique et économique, du projet. L'intégration au réseau européen constitue bien la ligne directrice de la stratégie retenue par les autorités élues des territoires directement impliqués par le tunnel.

### **L'éligibilité au RTE-T**

L'éligibilité au RTE-T suppose le respect des critères de cohérence du réseau actuellement retenu. Le couloir Val de Durance - tunnel du Montgenèvre n'est pas un nouvel axe du RTE-T, mais une branche complémentaire de l'axe prioritaire européen AP 6 (plaine du Pô). C'est le maillon manquant du corridor européen n° 5 Lisbonne – Kiev dans les Alpes du Sud.

Grâce à son orientation sud ouest – nord est, ce couloir permet d'assurer simultanément plusieurs liaisons essentielles en débouchant au nord sur le secteur Turin – Novare – Milan :

- liaison ouest-est entre l'AP 3 (Espagne – Languedoc) et l'AP 6 (plaine du Pô),
- liaison sud-nord entre les zones logistiques méditerranéennes françaises et l'AP 24 (tunnels suisses),
- alternative modale au tout routier sur le littoral méditerranéen (saturation à Vintimille).



## **Les avantages techniques de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre**

Le coût de réalisation de ce maillon manquant est particulièrement faible en comparaison des projets analogues retenus par la Commission européenne. Le coût du premier objectif fixé par l'accord politique de 2003, le tunnel à voie unique, est estimé à environ 1,5 Milliard euros. Il est réalisable en 4 ou 5 ans.

La voie existante du val de Durance bénéficie de la progressivité des pentes dans les Alpes du Sud. FERRMED propose une pente maximale souhaitable, pour les trains de fret, de 1,2%. La pente moyenne globale entre Marseille et Briançon est de 0,5 %. La pente moyenne entre gares ne dépasse jamais 1%. Le tracé actuel présente trois courts segments à 2,5% potentiellement réductibles ou contournables. A titre de comparaison, les pentes d'accès au tunnel du Mont Cenis dépassent 3%. Or ce tunnel est en cours de modernisation pour agrandir son gabarit.

Par ailleurs, le réseau italien n'acceptant pas les trains de longueur supérieure à 550 mètres (650 m dans le futur ?), les convois utilisant cet axe seront de longueur normale et relativement légers (voyageurs, containers, citernes).

L'étude DRE PACA-SYSTRRA de septembre 2003, sur l'amélioration des déplacements dans les Alpes du sud, estime la capacité pratique sur 24 heures à 80 / 90 sillons environ avec la ligne à voie unique. Avec 25 à 40 sillons TER à l'horizon 2020, cette capacité permet une circulation de 40 à 60 sillons fret, soit entre 4 et 7 Millions de tonnes nettes annuelles sur l'axe.

La réalisation du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre offre donc au RTE-T, à court terme et avec un faible investissement, une exceptionnelle interconnexion directe entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les axes prioritaires européens débouchant dans la plaine du Pô.



PRELLES

← 1800-19

## Une infrastructure indispensable pour le développement régional

Les régions du sud de la France ne doivent plus être cantonnées à la simple fonction d'espaces de transit ou de lieux de villégiature. Il est essentiel de valoriser comme il se doit le potentiel économique des territoires traversés par les flux d'échanges européens, un objectif majeur qui peut être atteint grâce à une meilleure maîtrise des fonctions relevant du transport et de la logistique.

Au niveau de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, satisfaire à cet enjeu primordial pour l'avenir du territoire et le maintien des dynamiques de croissance nécessite d'œuvrer avant tout pour conforter l'efficacité des réseaux de transport qui conditionnent l'attractivité du territoire, à la fois pour les échanges commerciaux et pour les activités de production.

En effet, situé géostratégiquement au coeur de l'axe méditerranéen Barcelone-Gênes et connecté au couloir rhodanien, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur apparaît comme un pivot potentiel évident du corridor littoral reliant l'Espagne à l'Italie, d'une part, et au centre de l'Europe d'autre part.





Porte ouverte sur le bassin méditerranéen, à la confluence des grands courants, point d'entrée vers l'Europe du Nord au travers de l'axe de la Vallée du Rhône, Provence-Alpes Côte d'Azur bénéficie ainsi d'un avantage indéniable dans l'organisation des échanges, une opportunité économique susceptible de faire de cet espace de centralité, la clé de voûte d'une zone euroméditerranéenne de dimension internationale.

Néanmoins, force est aujourd'hui de constater que ce fer de lance potentiel d'un corridor logistique intégré en Europe du sud peine à assumer son rôle de point nœudal des échanges sud-européens, faute d'un maillage suffisant et adapté en termes d'infrastructures interconnectées, en particulier ferroviaires.

Cette carence qui limite considérablement la compétitivité de l'offre ferrée (seulement 10% du trafic total) et annihile toute velléité d'intermodalité, contraint les dynamiques du transport régional de marchandises dans une optique résolument tournée vers la route (88%).

Pourtant, en voie de saturation progressive sous l'effet conjugué de l'augmentation des trafics de transit et celui plus important encore relevant des trajets quotidiens interurbains, le réseau routier dense mais accidentogène ne peut durablement absorber le surcroît de trafic : l'acheminement du fret sur l'espace méditerranéen se heurte ainsi à de nombreux points de congestion dans et en dehors des limites régionales (saturation de l'axe rhodanien, nœud lyonnais, goulets d'étranglement Nîmes-Montpellier), mais également au niveau de la frontière italienne devenu un véritable point chaud.



Si la saturation routière et autoroutière est avérée sur l'axe littoral, particulièrement aux abords des grandes agglomérations, elle est particulièrement flagrante au niveau de la vallée de la Durance qui ouvre sur les massifs alpins, un engorgement endémique qui contrarie le débouché des marchandises en transit sans possibilité de report modal sur la ligne ferroviaire en voie unique non électrifiée.

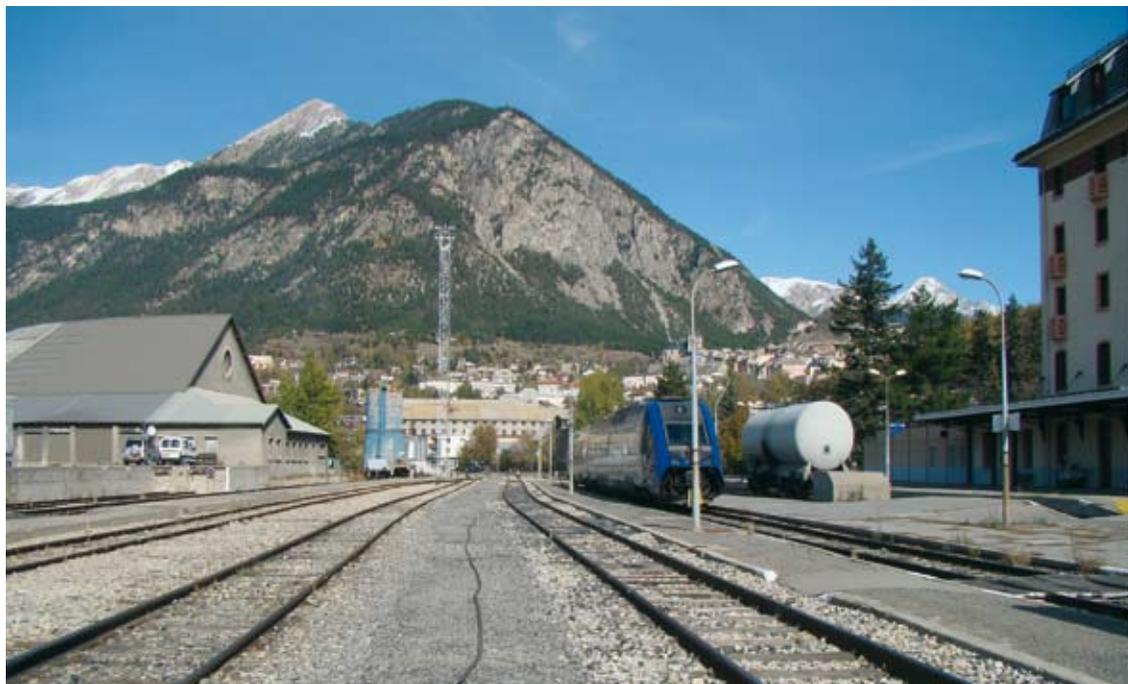
Des contraintes en terme de fluidité du trafic et de débit qui, non seulement, nuisent grandement à la compétitivité territoriale et à la valorisation des potentiels économiques, mais remettent fondamentalement en question les dynamiques d'un développement régional orienté depuis les origines vers l'ouverture et les échanges.



Pire, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se trouve aujourd'hui en voie de péninsularisation, tenue à l'écart des grands projets prioritaires d'aménagement stratégiques définis dans le cadre du schéma européen des transports (RTE-T) et exclue de facto du modèle de développement territorial communautaire polycentrique, visant à susciter l'émergence d'une zone d'intégration économique de niveau mondial dans le sud faisant pendant à celle d'Europe du nord.

Un état de fait qui s'inscrit a contrario de l'objectif premier de l'Union Européenne consistant à favoriser la création d'un système de transport performant, sécurisé et fiable pour une croissance durable au sein de l'espace communautaire, et un handicap majeur pour le développement régional et la valorisation de sa vocation logistique et portuaire dans un contexte de concurrence exacerbé par la mondialisation économique.





Face à ce constat, il semble impératif et urgent d'investir dans de nouvelles infrastructures de transport, vecteurs de la croissance et enjeux clé de la performance territoriale. L'objectif est double : en premier lieu, il faut assumer la croissance des échanges économiques et de marchandises au sein de l'Arc méditerranéen et œuvrer contre la saturation inexorable des réseaux routiers ; en second lieu, il faut valoriser le potentiel économique des régions de l'axe littoral en tirant parti d'une accessibilité renforcée.

« Impératif stratégique pour le sud-est français » d'après l'association SETUMONT, le tunnel sous le Montgenèvre, s'affirme dans cette configuration comme une réponse rationnelle et cohérente à l'ensemble des aléas structurels qui obèrent le développement économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.



En ouvrant aux dynamiques de flux matériels et immatériels un axe direct, discontinu et rapide depuis l'Espagne vers la plaine du Pô, ce projet intégré contribuerait en effet de manière notable au développement et à la fluidité des échanges européens, ce qui suffit en soi à légitimer sa reconnaissance nationale et européenne.

Mais il induirait également un renforcement patent des liens économiques établis entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie, son premier partenaire commercial, une opportunité indéniable pour le développement interrégional et transfrontalier et, en conséquence, pour la création d'emplois dans les zones d'activités de la façade méditerranéenne.

En effet, grâce à la réduction mécanique des temps de parcours entre métropoles voisines ou proches, cette liaison transalpine par le Montgenèvre permettra de maximiser l'accessibilité du territoire, condition nécessaire du développement régional et premier facteur de choix qui préside à l'installation d'entreprises par son action sur la performance de l'organisation.

Source d'une mobilité additionnelle, l'avènement de cet axe ferroviaire performant sera donc de nature à favoriser une organisation dynamique en réseau des unités productives, suscitant la mise à niveau de leur stratégie commerciale, le renforcement de leur productivité et de la compétitivité territoriale.







Cet impact positif devrait toucher de nombreux domaines d'activités tel que le tertiaire, un secteur en forte concentration sur l'espace méditerranéen occidental nécessitant des déplacements fréquents et qui pourrait se concentrer en pôles de services de haut niveau, attendu là encore que des zones d'activités soient programmées à proximité de cette liaison ferroviaire nouvelle, pour susciter l'implantation des entreprises.

Cet axe de fret ferroviaire renforcé suscite également de nouvelles perspectives de croissance pour la fonction logistique, secteur d'activité stratégique en Provence-Alpes-Côte d'Azur nécessitant aujourd'hui de meilleures conditions d'exploitation et des dessertes aussi performantes que sécurisées pour perdurer et croître.

En effet, particulièrement présent en Provence-Alpes-Côte d'Azur (la logistique représente 8 % environ des emplois régionaux), le secteur du transport de marchandises constitue un des moteurs de l'économie régionale et bénéficie, à ce titre, d'investissements structurels importants tels que :

- le port de Marseille-Fos de dimension internationale (premier port national et quatrième européen) ;
- de grandes plates-formes logistiques (Clesud, Eco-pole, Distriport);
- une quadrimodalité (route/fer/fleuve/air) unique sur le bassin méditerranéen.
- des ports fluviaux sur un axe Nord-Sud majeur (dont Arles port trimodal et de capacité fluvio-maritime)



Photographie : Pierre Lemery-Peissik



Malgré ce potentiel, la région peine à s'affirmer comme une réelle interface dans le commerce mondial, en particulier à cause du caractère limité et insuffisamment maillé de l'hinterland du port de Marseille-Fos, un handicap structurel qui amenuise sa compétitivité par rapport aux autres plateformes d'Europe du nord et de Méditerranée.

Le rayonnement et l'attractivité des installations portuaires étant déterminés non seulement par l'importance et la qualité de leur hinterland, mais également par leurs connexions aux grands bassins de production et de consommation, la percée ferroviaire du col du Montgenèvre constitue une réelle opportunité stratégique pour l'économie régionale.

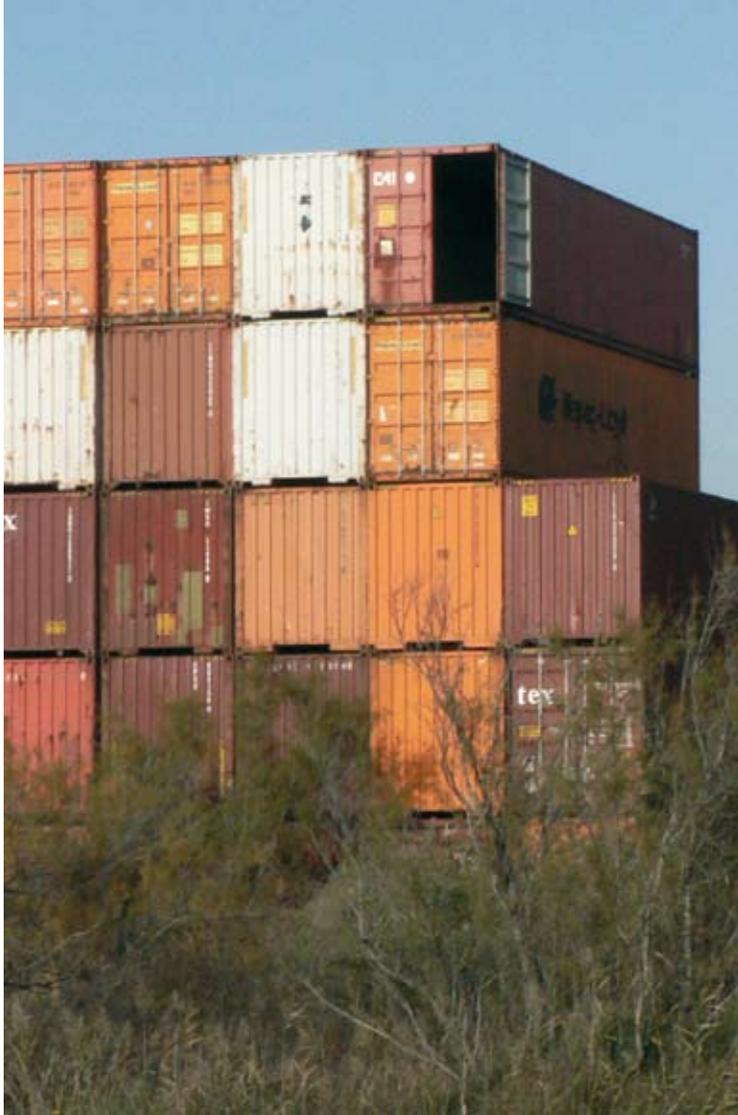
En contribuant à optimiser l'offre de transport, en renforçant l'efficacité des réseaux de transport par un aménagement moderne, durable et interconnecté sur les grands voies de la logistique européenne, ce projet, conçu de façon à assumer un rôle important dans le développement d'un service ferroviaire performant pour le fret massifié de marchandises (et éventuellement de passagers en shuttle), concourrait à l'extension de l'hinterland du port de Marseille-Fos et au renforcement de sa capacité à capter et à traiter de nouveaux trafics.

En optimisant les dessertes terrestres pour les pré et post acheminements grâce au recours au ferroviaire, le pôle maritime marseillais qui dispose d'atouts déterminants par rapport à ses concurrents d'Europe du Nord ou de la Méditerranée, pourrait ainsi pleinement assumer sa croissance, affranchi des contraintes qui brident jusqu'à présent sa vocation à devenir une véritable plateforme euroméditerranéenne des échanges.

Sur le plan terrestre, les biens en provenance du couloir languedocien et du pôle logistique marseillais pourraient bénéficier d'un acheminement direct par le Val de Durance et le Val de Susse vers Turin, sans avoir à faire de détours par Chambéry ou Nice, concrétisant une liaison écourtée de 140 km environ, voire plus sur le trajet Marseille-Milan.



Photographie : Pierre Lemery-Peissik



Couplé à un terminal de ferroutage principal localisé à proximité de la ville de Gap et une plate-forme secondaire à Briançon, cette infrastructure intégrée permettrait en outre de grandement soulager le passage de Vintimille, mais également l'agglomération niçoise directement embranchée sur le trafic de l'A51.

Priorité d'une stratégie d'aménagement transnational cohérente, ce tunnel d'une vingtaine de kilomètres mettrait ainsi un terme aux risques élevés générés par un trafic international en pleine expansion dans un col et sur des axes routiers non sécurisés.

Itinéraire permanent, de forte capacité et fiable en toutes saisons, il favoriserait en outre le développement de l'activité économique du massif des Alpes du sud largement tourné vers le tourisme, mais également de l'ensemble de la région alors affranchie de son enclavement territorial et intégrée de plain-pied dans les dynamiques du développement européen.

Ce faisant, la percée ferroviaire du Montgenèvre permettrait de circonscrire de manière durable le risque de péinsularisation du territoire Provence-Alpes-Côte d'Azur et d'intégrer définitivement la région dans une nouvelle dynamique porteuse en matière de développement économique.





Questions à **Christian Pellicani**, Conseiller communautaire et Conseiller municipal des 1<sup>er</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille (interview sur le site QCM en décembre 2006)



**QCM :** *Monsieur le Conseiller, vous avez pris position à la CUM pendant les travaux de la commission transports sur deux sujets qui semblent éloignés des préoccupations de vos collègues : La liaison LGV PACA et la percée ferroviaire sous le mont Genèvre. Autant le premier point on peut l'entendre, la question du tracé des Métropoles alimente régulièrement les pages des quotidiens régionaux autant la percée Alpine ferroviaire reste un sujet assez confidentiel voir réservé à des échanges entre techniciens et spécialistes ?*

**C. Pellicani :** « Sur la LGV j'ai participé aux différentes réunions de concertation du débat public et le choix final sera ou ne sera pas le tracé des Métropoles. Dans tous les cas cette liaison à grande vitesse est nécessaire et je souhaite seulement que les décisions qui seront prises ne renvoient pas la réalisation de cette infrastructure aux calendes grecques. La question de la percée alpine sous le Mont Genèvre est aussi une grande question d'aménagement du territoire qui concerne Marseille et le désenclavement du port. Tout élu responsable et soucieux du devenir économique de sa ville et de la région devrait participer à la réflexion et aux actions de lobbying permettant la réalisation de cet ouvrage. »

**QCM :** *D'accord pour l'intérêt du projet mais vue de la mairie du premier secteur ?*

**C. Pellicani :** « Pas de faux débat sur cette question je ne parle pas de ma place au sein du conseil d'arrondissement du premier secteur mais du travail au niveau du Conseil de la Communauté urbaine. Que nous abordions le dossier de la DTA (directive d'aménagement territoriale), de l'élaboration du SCOT (schéma de cohérence territoriale communautaire) ou les dossiers économiques portés par la CUM chaque fois les choix en matière d'infrastructures ferroviaires ou routières déterminent la réussite et le bon positionnement de nos territoires par rapport aux autres. Donner ou pas des atouts au port de Marseille détermine les développements de demain en matière d'emploi et de retombée pour les collectivités. »

**QCM :** *Finally, comme élu communiste, vous vous situez sur le même terrain que les libéraux : « la mise en concurrence des territoires » entre eux et le développement de l'économie.*

**C. Pellicani :** « Regarder la réalité en face n'implique pas de partager les dogmes économiques. Nous sommes dans une économie mondialisée, capitaliste et une construction européenne qui certes, vient de marquer le pas après le rejet du TCE (traité constitutionnel européen) mais dont les fondamentaux mettent effectivement les territoires en compétition. Pour ma part, j'ai contribué au rejet du TCE mais je ne situe pas la réalisation de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre sur le terrain d'un développement productiviste de l'économie. Je parle et pas tout seul, avec de nombreux acteurs syndicalistes, économiques et politiques d'une percée ferroviaire ». J'insiste sur la nature de l'infrastructure qui sera un des moyens importants pour réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre. De plus, le port de Marseille a les réserves foncières nécessaires au développement des échanges sans pour autant dégrader le milieu tout en raccordant Marseille à Lyon par le fleuve et à l'Europe par le rail. »

**QCM :** *Le Projet Lyon-Turin n'est-il pas plus pertinent ?*

**C. Pellicani :** « Non, d'abord on est sur des budgets de réalisation tout à fait différents. Le Lyon-Turin coûtant plus de dix fois plus cher que le tunnel sous le Montgenèvre. De plus, on est sur d'autres flux complémentaires et non concurrents entre les deux projets et pour finir on ne souffre pas d'une overdose d'infrastructures ferroviaires mais du poids des déplacements routiers qui empoisonnent l'air et gaspillent l'espace en matière d'aménagement.

Les marchandises doivent remonter sur les trains et les bateaux et cela ne se fera que par une politique volontariste aménageant le territoire et une réglementation qui imposera aux poids lourds une taxation dissuasive. »

**QCM :** En définitive une belle idée, du fond, mais pas réalisable dans un avenir proche.

C Pellicani : « Le prochain Contrat Etat-Région devrait intégrer la percée alpine au moins pour les études permettant l'élaboration du dossier de débat public indispensable pour ce type d'infrastructure. Sur ce point on va sûrement avancer !

Quant à l'utopie des projets : pour mémoire la réalisation des bassins de la Joliette a occupé le débat des acteurs économiques près de cent ans au dix-neuvième siècle et la réalisation de la L2 remonte pour les premières réflexions dans les années trente. On peut regretter cette lenteur mais l'aménagement du territoire passe aussi par le travail de convictions des acteurs, de la population et des financeurs : la démocratie nécessite du temps et des convictions. »

## Un mot de **Francisco Murillo**, secrétaire Général du Syndicat CGT des cheminots de Veynes



### « **La percée du tunnel sous le Montgenèvre : un socle solide pour le développement du transport public ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur** »

La percée du tunnel sous le Montgenèvre est, dans la période, une alternative durable et globale pour le transport.

En effet, les orientations initiales du Grenelle de l'environnement avancent un grand nombre de points sur la question du transport dont le retour à une politique de volume (infrastructure, trafic, emploi, matériel roulant et traction) en matière de transport ferroviaire, à la complémentarité des modes de transport et au report de ceux de la part modale du routier sur celle du ferroviaire.

C'est donc fort logiquement, dans ce contexte social marqué par le tout libéralisme, que la percée sous le Montgenèvre s'impose comme un facteur économique vital pour les départements du 04 et du 05. En effet, la question du FRET SNCF est un point important pour l'avenir et le développement des infrastructures ferroviaires mais aussi pour l'implantation d'entreprises industrielles dans ces deux départements quasiment désindustrialisés. L'enjeu de cette percée ne se mesure pas qu'au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux de ces deux départements mais aussi sur la relance des ports de Marseille et Fos, sur l'activité des sites de triage ferroviaire de Marseille, Miramas et Avignon et sur l'accès aux réseau aérien.

En matière de transport Européen, cette solution pertinente et fiable donnera une perspective plus « juste », plus « propre » et moins « coûteuse » pour tous.

Elle favorisera en même temps le désengorgement du goulot saturé des Alpes-Maritimes en réorientant un grand nombre de flux ferroviaires vers le tunnel sous le Montgenèvre. Ce dernier sera aussi un complément de l'axe Lyon-Turin qui ne sert qu'au trafic FRET spécifique comme les matières dangereuses par exemple.

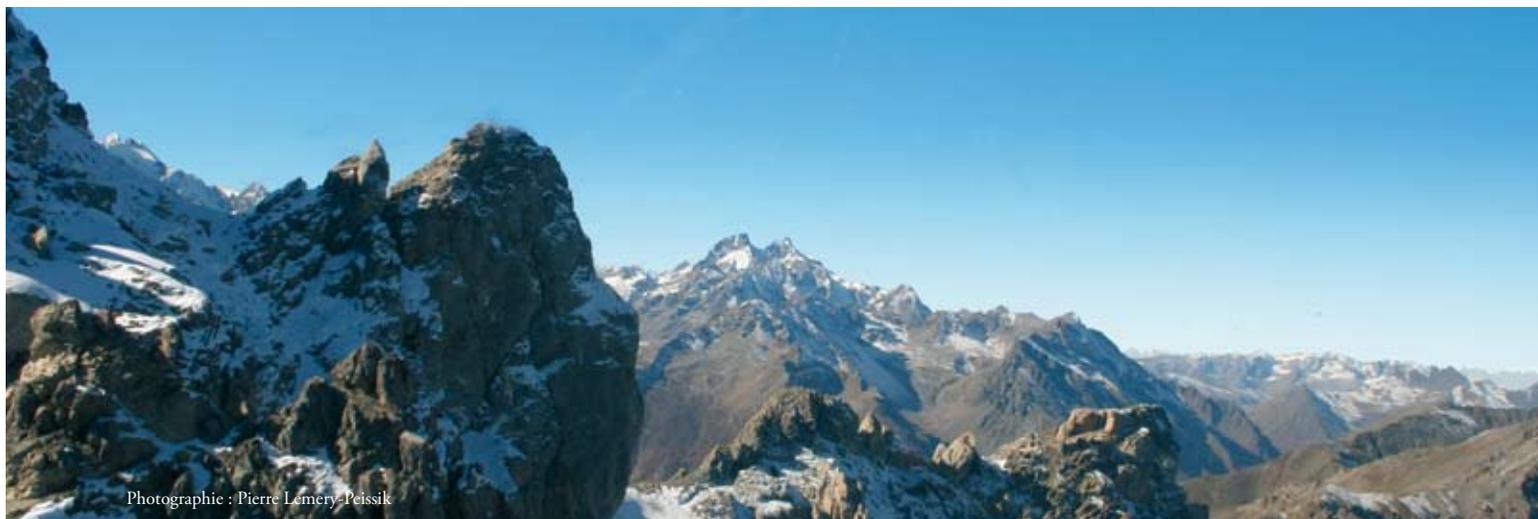
## Montgenèvre, un projet durable et structurant

La CGT des Hautes Alpes et des Alpes de Hautes Provence, est porteuse de revendications complémentaires à la percée de ce tunnel : doublement et électrification de la ligne des Alpes, création de plateaux multimodaux, réouverture de la ligne Digne-St Auban, connexion de la ligne des Alpes aux réseaux à grande vitesse.

De plus, la CGT des cheminots est porteuse d'un projet de mise en place de structures administratives SNCF qui coordonneraient mieux les métiers de cheminots pour répondre aux exigences d'un service public de haut niveau dans les territoires.

La forte croissance des trafics dans les années 80 et 90 a progressivement mis en lumière les limites du transport routier et plus spécifiquement, celles des tunnels transalpins du point de vue de :

- la congestion routière, lorsque l'utilisation de l'infrastructure approche de la capacité de fourniture du service pour laquelle elle a été aménagée, entraînant une augmentation des coûts des activités de transport dans la région, des répercussions négatives sur l'économie et la qualité de vie, en plus de dégrader l'environnement et de causer des accidents
- l'insécurité avec des accidents aux conséquences dramatiques entraînant des fermetures de longue durée (tunnel du Mont-Blanc le 24 mars 1999 - 39 morts, tunnel du Tauern le 28 mai 1999 - 12 morts, tunnel du Saint-Gothard le 24 octobre 2001 - 11 morts, tunnel du Fréjus le 4 juin 2005 - 2 morts),
- des nuisances environnementales tels que la pollution atmosphérique et sonore, des consommations de carburants non seulement polluants, mais appelés à se raréfier et à devenir de plus en plus chers



Assurer les conditions d'un report massif des transports de la route vers le rail devient indispensable, même au niveau des trafics d'aujourd'hui, à commencer dans les cluses et les vallées alpines, dont la spécificité et la fragilité sont reconnues.

En effet, si la France n'est pas en mesure d'offrir d'alternatives de passage efficaces aux besoins des économies espagnoles, portugaises et aux flux en provenance des pays tiers, les trafics en croissance poursuivront leur trajet sur des itinéraires français de plus en plus inadaptés, au mépris de la sécurité et de l'environnement.

Face à ce risque indéniable, il convient donc d'œuvrer pour conférer un nouveau potentiel de développement aux échanges économiques dans le sud de la France qui soit à même de faciliter le transit des hommes et des marchandises, tout en minimisant les impacts de la croissance des trafics sur l'environnement.

Si le Grenelle de l'environnement a traduit une évolution notable dans la prise en considération des incidences de la production et du transport sur les écosystèmes fragiles, les nombreuses mesures annoncées pour favoriser le développement de solutions de croissance éco-compatibles peinent à trouver une application tangible.

Dans un monde en crise caractérisé par un assèchement certain de la dépense publique, l'efficacité devient le maître mot. Un postulat qui impose de privilégier l'option garantissant la réponse la plus efficace aux problématiques avancées sous contrainte d'une valorisation optimale des ressources investies.

Et en ces termes, la réalisation d'une liaison ferroviaire entre la Provence et le Piémont par le Val de Durance et le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, répond parfaitement aux objectifs poursuivis : véritable alternative modale limitant les externalités négatives et les nuisances diverses issues du trafic routier, ce projet d'infrastructures permettrait de favoriser le report modal et d'optimiser la part du fret diffusée par le rail sur le littoral méditerranéen et dans les vallées alpines.

Couplé au développement de chantiers de transport combiné et à la construction d'une offre de feroutage, il constituerait ainsi une contre-mesure efficace pour mettre un terme au « tout routier » sur le territoire national, une offre de transport massifié international fiable, intermodale et éco compatible avec les impératifs de la croissance économique et les principes élémentaires de préservation des milieux naturels.





*« Le tunnel sous le Montgenèvre, en combinaison avec l'aménagement d'une ligne ferroviaire de la région Provence Alpes Côte d'Azur vers la région de Turin, est une mesure majeure en terme d'infrastructure. La création d'une telle ligne ouvre l'opportunité de transférer une partie des flux routiers entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Catalogne et le Piémont en Italie. »  
SRADT, Région Provence Alpes Côte d'Azur.*

En outre, le coût de réalisation du tunnel sous le Montgenèvre apparaît particulièrement faible en comparaison des autres projets de franchissement ferroviaire des Alpes proposés dans le cadre des RTE-T.

Évalué à 1,3 milliard d'euros dans sa configuration dite « profonde » pour une longueur totale de 23,9 km, ce projet d'infrastructure bénéficie d'un rapport coût/avantage des plus élevés, une évidence si l'on considère les bénéfices engendrés par la création d'un accès direct aux tunnels suisses et au corridor paneuropéen n°5 pour les flux est-ouest au sein de l'Arc méditerranéen, et les impacts attendus en termes de structuration et de développement durable des territoires concernées.

Conçue pour être évolutif en terme de capacité, cette réelle alternative ferroviaire au tout routier dans les Alpes du Sud, fiable en toutes saisons, peut être opérationnelle dans des délais très courts (5 à 6 ans) et profiter de l'abondement des financements des collectivités territoriales frontalières, de l'apport de capitaux privés (à hauteur de 50% selon une étude de la Province de Turin) ainsi que du soutien des fonds européens.

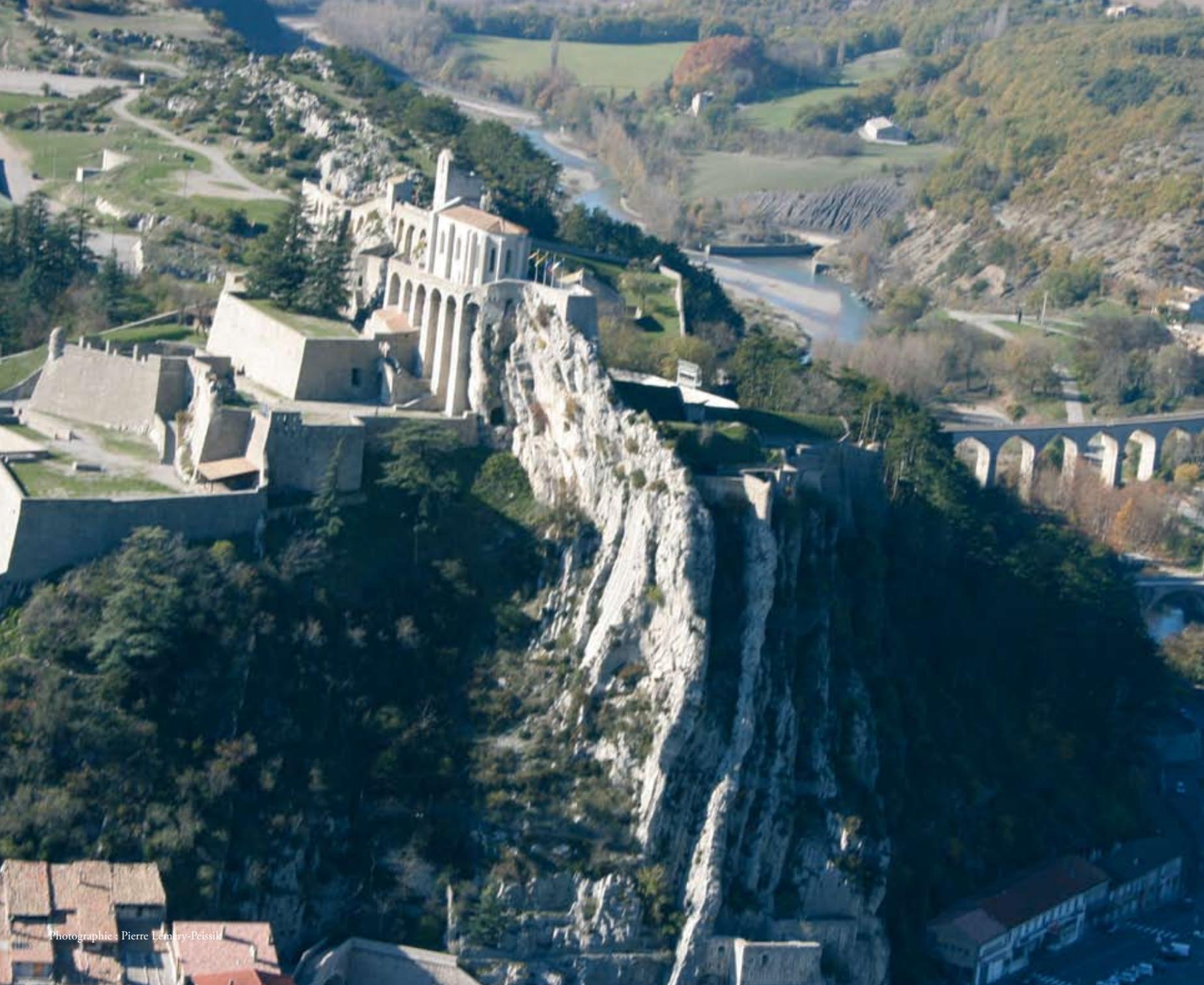


Compétitive, adaptée et opérationnelle... aucun argument ne peut aujourd'hui remettre en question le bien-fondé d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre, tant ce projet d'aménagement durable apparaît structurant et avantageux, que ce soit :

- en terme environnemental, par sa capacité à permettre un report modal significatif de la route vers le rail et d'épargner à l'espace naturel autour du Chaberton (Briançon, Montgenèvre, Clavière et Cesana-Torinese) la circulation croissante des poids lourds ;
- en terme social, en assurant le désenclavement du Briançonnais, des Hautes-Alpes et de la région Provence Alpes Côte d'Azur, l'ouverture du territoire aux échanges de toute nature et la constitution d'une identité méditerranéenne favorisée par le rapprochement significatif entre métropoles de l'Arc ;
- en terme économique, en sécurisant les axes de transit pour les transports entre la France et l'Italie, en améliorant substantiellement l'interconnexion aux corridors européens, en permettant une meilleure maîtrise de la fonction logistique et des échanges et le développement du tourisme, secteur de base de l'économie des départements alpins.

En évitant le détour par la Vallée du Rhône déjà fortement congestionnée pour les trafics entre la péninsule ibérique, l'Italie du Nord et les Balkans, en limitant les coûts du trafic liés à l'augmentation du prix de l'énergie par une réduction de l'itinéraire vers les grandes places économiques, l'axe international du Val de Durance par la percée ferroviaire du Montgenèvre s'inscrit donc clairement dans une vision stratégique du développement territorial...

... celle de l'avènement d'un nouvel élan économique dans l'Arc méditerranéen, axé sur une croissance plus équilibrée et durable des territoires, libérés de la congestion routière et galvanisés à l'aune de leur intégration physique au cœur des dynamiques européennes du transport.



Nous remercions celles et ceux qui, nombreux, ont aidé à la réalisation de cet ouvrage, et plus particulièrement le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur qui nous a accordé son soutien.

**Photographies :** Atelier des Arts et Pierre Lemery-Peissik

**Texte :** EMILE

**Conception graphique :** Peggy Guerrini EMILE

**Direction éditoriale :** MNLE PACA

Achévé d'imprimer en avril 2010 sur les presses de l'imprimerie **SEIPCA**.  
Dépôt légal 2<sup>ème</sup> trimestre 2010.



