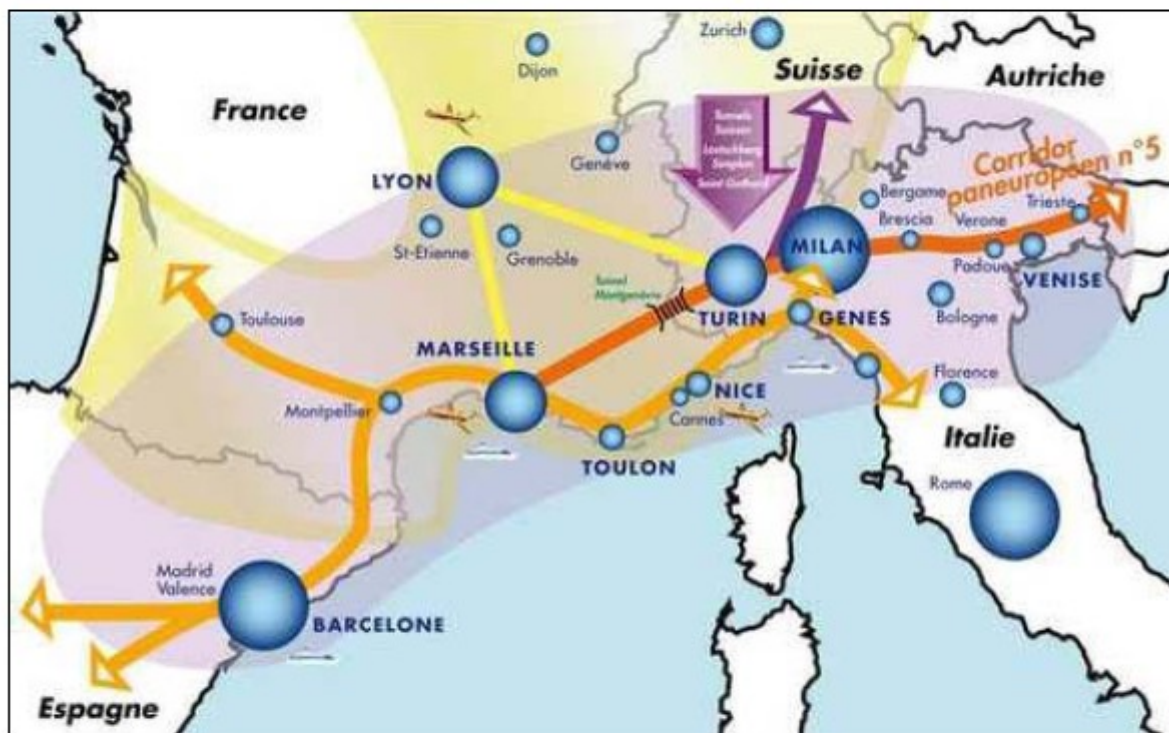


15 janvier 2010

Accueil > Territoires

Les liaisons alpines aperçoivent le bout des tunnels...

A trois jours de distance, les projets de liaison transfrontalière à travers les Alpes - la ligne Lyon-Turin et la percée sous le Montgenèvre - viennent de connaître des avancées notables. Mais le bout des tunnels est encore loin...



FRANCE / ITALIE. Hasard du calendrier : à quelques jours d'intervalle, les autorités franco-italiennes ont donné le coup d'envoi de deux opérations phares visant à faciliter le franchissement des Alpes.

Le 12 janvier 2010, les entreprises mandatées par le gouvernement italien ont lancé les travaux préliminaires de la [ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin](#) dans le Val de Susse (nord-ouest de l'Italie).

Cinq forages ont été effectués sur plusieurs sites, dans cette vallée étroite située à l'ouest de Turin afin d'analyser la composition de son sous-sol, un diagnostic géologique qui doit permettre de déterminer le tracé de la future LGV.

Cet évènement, perturbé par des manifestations d'opposants qui dénoncent l'impact environnemental de cette infrastructure, s'est déroulé trois semaines avant la publication des conclusions de **l'Observatoire** mis en place par Rome pour déminer le dossier qui doit indiquer les options de tracé retenues pour le projet préliminaire dont la publication est, quant à elle, attendue pour le mois de juin 2010.

Nombreux défis

Les dates sont toutefois à prendre avec des pincettes tant les obstacles sont nombreux sur la voie de ce projet fruit d'un traité signé en... 2001 entre Paris et Rome.

Premier écueil : le coût de la construction de cette ligne transfrontalière d'environ 70 km de long, dont le montant estimé entre 15 et 20 mds€ (financé à parité par les Etats français et italien et par l'UE) crève tous les plafonds.

Second écueil : le défi technique. Cette LGV impliquera le percement d'un tunnel bi-tubes de 58 km sous le massif alpin, dans un secteur de roche extrêmement dure, émaillé par la présence d'amiante, une difficulté qui avait d'ailleurs conduit le groupe **Eiffage** à jeter l'éponge en 2004 lors des travaux de percement d'une descenderie à Modane, côté français.

Selon le nouvel échéancier, le chantier doit démarrer en 2013 pour une mise en service prévue dix ans plus tard.

Le tunnel du Montgenèvre (à nouveau) à l'étude



Les travaux du tunnel Lyon-Turin ont démarré côté français (photo : Transalpine - Jean-Luc Rigaux)

Le 15 janvier 2010, un second évènement symbolique s'est déroulé dans le cadre feutré de l'Hôtel de région à Marseille.

En présence d'élus et de représentants socioprofessionnels franco-italiens, le président de la [région Provence-Alpes-Côte d'Azur](#) (Paca) Michel Vauzelle a donné le top départ des études de faisabilité économique et technique du projet du [tunnel ferroviaire du Montgenèvre](#), qui doit permettre de relier Marseille à Turin à l'horizon 2020.

Une enveloppe de 20 M€ a été allouée à cet effet, cofinancée par l'Etat (5 M€), la région (10 M€) et les autres collectivités locales.

Ce projet très ancien, dont l'idée a germé au XIX^{ème} siècle et qui était inscrit dans le traité franco-italien de 1947, a longtemps été freiné par les réticences de l'Etat Français, plus attaché à la construction de la LGV Lyon-Turin, selon Michel Vauzelle, président du Conseil régional Paca.

Complémentarité

Moins pharaonique que son homologue du Lyon-Turin, le tunnel du Montgenèvre, dont le coût est estimé entre 1,3 et 1,5 mds€, vise à désenclaver le département des Hautes-Alpes (sud-est de la France), en reliant les villes de Gap et Briançon au réseau TGV français et à la ligne nouvelle Lyon-Turin au niveau d'Oulx, dans le Val de Suse.

Cet ouvrage d'une vingtaine de kilomètres, que le président de la région Paca estime « *parfaitement complémentaire du projet Lyon-Turin* », permettrait selon lui d'« *offrir une alternative par ferroutage pour le trafic poids lourds à travers les Alpes* » et de « *développer l'économie de la région et l'hinterland du port de Marseille en direction de l'Italie du nord* ».

Du côté transalpin, on suit attentivement le dossier. Présent à Marseille, l'ancien président de [l'Union des Chambres de commerce du Piémont](#), Giuseppe Pichetto a salué ce lancement comme « *un grand pas en avant* » dans la constitution de l'Arc Latin.

Un arc qui reste pour l'heure encore très virtuel comme l'illustre la situation énergétique du [Piémont](#), région contrainte de s'approvisionner en gaz ukrainien faute de disposer d'une liaison directe avec le [port de Marseille](#), principale porte d'entrée des hydrocarbures dans le sud de l'Europe.

Un débat public en 2013 ?

Reste le calendrier. Une fois les études de faisabilité réalisées, la région espère pouvoir lancer, d'ici 2013, le débat public sous l'égide de la [commission](#) éponyme. Ensuite, il lui faudra obtenir le feu vert de l'Etat et l'inscription du projet sur la carte du réseau de transport transeuropéen (RTE-T), étape indispensable à l'obtention des crédits de l'UE.

« *A partir du moment où la décision politique est prise, il y a au grand maximum trois ans de travaux, donc la date de 2020 paraît raisonnable* », a affirmé Joël Giraud, vice-président du conseil régional, indiquant que le financement du projet impliquerait « *très probablement la mise en œuvre d'un partenariat public-privé* ».

Vendredi 15 Janvier 2010

[William Allaire](#)