

LE TRAIN DE NÉVACHE EST ANNONCÉ

Jean-Louis Tane

Le train de Névache est annoncé

Ce livre a été publié sur www.bookelis.com

ISBN : 979-10-359-3963-2

© Jean-Louis Tanc

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction,
intégrale ou partielle réservés pour tous pays.
L'auteur est seul propriétaire des droits et responsable du contenu de ce livre.

INTRODUCTION

L'objectif de ce livre est d'apporter une contribution à un projet d'aménagement qui, bien que limité à un espace relativement modeste, a connu au cours des dernières décennies un assez fort retentissement. A défaut d'avoir favorisé l'avancement des opérations, le battage médiatique qui s'est abattu sur la petite région concernée a été l'occasion, pour ses habitants, de s'extraire un peu de leur ordinaire. Je me trouvais à leurs côtés à l'époque où les premiers soubresauts ont été ressentis et à une place assez exposée car j'étais tout à la fois maire de la commune située dans la zone centrale du projet et convaincu de l'utilité de ce dernier. Que le lecteur se rassure, les événements qui seront évoqués dans les pages qui suivent n'ont fait ni morts ni blessés, mais ils n'en ont pas moins été très instructifs sur les réactions et motivations de notre société. Comme c'est souvent le cas en France, les opposants au projet se recommandaient des valeurs de la gauche et reprochaient à ceux qui y étaient favorables d'incarner les défauts de la droite. La réalité était plus nuancée, car le projet comportait plusieurs versions dont une – à laquelle ce témoignage est spécifiquement consacré – a eu le privilège d'être contestée dans les deux camps, mais pas de la même façon ni pour les mêmes raisons. Faut-il en conclure qu'elle est condamnée d'avance à ne jamais voir le jour ? Ce serait faire preuve d'un pessimisme exagéré que de le penser, d'autant que si ceux qui la soutiennent restent encore assez peu nombreux, ils ont la particularité eux aussi d'être représentés dans les deux camps. Peut-être s'agit-il là d'une prémonition

intéressante, rappelant que lorsqu'un aménagement est réalisé on ne se pose plus la question de savoir s'il est de droite ou de gauche, on le considère simplement comme un élément devenu apolitique et qui relève désormais du patrimoine commun. Les choses sont évidemment très différentes tant que l'opération est en gestation, car la politique y est alors omniprésente et influe sur les péripéties qu'elle va devoir traverser. Avant de relater celles auxquelles s'est trouvé confronté le projet qui est au cœur de ce livre, voyons en quoi il consiste et où il se situe.

C'est dans le département des Hautes-Alpes que nous devons nous rendre et plus précisément sur la frontière franco-italienne (fig. 1)¹. Le projet vise en effet à améliorer les communications entre Briançon et l'Italie et sa première apparition dans les documents officiels remonte à la fin du XIX^e siècle. La mode est alors aux aménagements ferroviaires et l'année 1871 vient d'être marquée, un peu plus au nord, par le percement du tunnel du Mont-Cenis, avec trois ans d'avance sur le calendrier prévu². Il relie Modane à Bardonnèche, achevant la liaison qui permet d'aller de Paris à Rome, via Lyon et Turin. Dans la partie sud des Alpes, la ligne en provenance de Marseille dessert le territoire français jusqu'à Briançon. Pour la connecter à l'Italie, il reste à réaliser un tronçon d'environ 30 kilomètres qui sera l'élément final de la ligne Marseille-Turin, passant par le val de Durance en France et le val de Suse en Italie. Le tracé le plus simple semble être celui qui irait de Briançon à Bardonnèche en empruntant la vallée de la Clarée (fig. 1 et 2) et qui impliquerait le percement d'un tunnel transfrontalier sous le col de l'Echelle.

1. Pour faciliter leur consultation, toutes les figures qui illustrent ce livre sont regroupées dans les dernières pages.

2. C'est en effet pendant les travaux de percement du tunnel du Mont-Cenis – et grâce à l'ingénieur Germain Sommeiller qui en assurait la direction – que la perforatrice à air comprimé a été mise au point. Notons aussi que l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis a entraîné l'abandon de la ligne ferroviaire Fell qui, auparavant, reliait Saint-Michel de Maurienne à Suse en passant par le col du Mont-Cenis (altitude 2083 m).

La perspective qui vient d'être brièvement évoquée a été envisagée par la compagnie PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) peu de temps après la mise en service du tunnel du Mont-Cenis, mais elle est restée jusqu'à présent à l'état de projet. Par voie de conséquence, la gare de Briançon occupe depuis plus d'un siècle une position de terminus ferroviaire et le fait qu'elle ait traversé cette longue période sans trop de difficultés n'exclut pas que de sérieuses incertitudes pèsent aujourd'hui sur son avenir. Dans le laps de temps qui vient d'être évoqué, la France est en effet passée d'un statut de pays suffisamment riche pour pouvoir assurer le fonctionnement de voies ferrées se terminant en cul-de-sac à un statut de pays suffisamment endetté pour que l'abandon de celles qui sont devenues les moins rentables puisse désormais être ressenti comme une réelle menace. A cet égard, la meilleure chance de survie de la ligne ferroviaire qui dessert le département des Hautes-Alpes réside dans son prolongement vers l'Italie et – par ce biais – vers l'axe ferroviaire Lyon-Turin. S'il ne fait aucun doute que les grandes guerres du ^{xx}^e siècle ont freiné l'avancement des opérations, une autre raison a dû intervenir aussi, car lorsqu'on compare aujourd'hui le département de la Savoie à celui des Hautes-Alpes, on ne peut qu'être frappé par la différence qui les sépare au niveau de leurs équipements en matière de voies de communication. Les guerres ayant affecté les deux territoires dans des conditions sensiblement équivalentes, elles ne peuvent être tenues pour seules responsables de ce contraste et c'est peut-être dans le domaine politique que l'explication se situe.

En Savoie, comme partout ailleurs, les rivalités politiques qui marquent la vie quotidienne d'un département sont présentes, mais elles semblent modérées ici par l'existence d'un consensus minimal droite/gauche lorsqu'il s'agit de promouvoir les grands projets d'aménagement. Cet état d'esprit a certainement joué un rôle important dans le fait que la Savoie est aujourd'hui dotée d'un remarquable réseau de communications, aussi bien pour les

voies ferroviaires que pour les voies routières et autoroutières. Même constat à propos du succès obtenu par la Savoie lors de sa candidature à l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 1992, puisqu'on sait qu'ils se sont tenus à Albertville et dans les massifs environnants. Conséquence indirecte mais très positive de cette situation, il est assez fréquent qu'un Savoyard se voie confier une fonction de ministre ou de secrétaire d'état au sein du gouvernement.

Dans les Hautes-Alpes, le consensus droite/gauche est tout aussi présent, mais assorti de deux objectifs un peu antagonistes dont l'un consiste à déplorer l'état d'enclavement du département et l'autre à tempérer les ardeurs de ceux qui seraient tentés de changer les choses. Une illustration récente de cette philosophie a consisté à déposer un dossier de candidature à l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 2018, tout en choisissant un site suffisamment modeste et mal desservi pour que le risque de le voir retenu ne soit pas trop grand. Difficile d'imaginer meilleure synthèse entre l'art d'afficher une volonté d'ouverture et celui d'assurer la tranquillité des lieux dont on a la charge. Comme cette conception de la gestion territoriale présente quand même l'inconvénient d'être repérée depuis longtemps et jusqu'au plus haut niveau de l'Etat, il est assez rare qu'un élu haut-alpin soit appelé par les instances nationales de son parti à intégrer une équipe gouvernementale et ceux qui ont réussi cette performance n'en ont que plus de mérite. Ils n'ont été que deux au cours des cinquante dernières années : Paul Dijoud, ancien maire de Briançon et Pierre Bernard-Reymond, ancien maire de Gap. Si Patrick Ollier a eu l'honneur de compléter la liste, ce n'est pas lui faire offense que de rappeler que lorsqu'il s'est vu confier la responsabilité d'un ministère, ce n'est plus dans le département des Hautes-Alpes qu'il assumait la fonction de député, mais dans celui des Hauts-de-Seine. Il est possible que le dynamisme politique y trouve des conditions plus favorables à son épanouissement.

Paul Dijoud et Pierre Bernard-Reymond se sont intéressés activement, l'un et l'autre, au projet de liaison Briançon-Bardonnèche, mais ils l'envisageaient dans une optique routière. Paul Dijoud avait amorcé les démarches dans le cadre du Syndicat Intercommunal du Briançonnais dont il assumait la présidence, Pierre Bernard-Reymond les a poursuivies en tant que président du Syndicat mixte Sétumont³ dont les principaux adhérents sont le département des Hautes-Alpes et la Région PACA.

Dans le même temps et avec le précieux concours des réseaux communistes auxquels elle était étroitement liée, Emilie Carles profitait de la quiétude de son village de Val des Prés pour achever la préparation de son livre – « Une soupe aux herbes sauvages » – qui allait lui valoir un énorme succès médiatique et porter un coup très dur au projet de liaison routière Briançon-Bardonnèche. A l'occasion d'une discussion que j'avais eue avec elle, où elle m'avait rappelé sa totale aversion pour cette opération, je lui avais demandé s'il n'aurait pas été plus constructif de sa part de consacrer son énergie à soutenir l'option ferroviaire. Au vu de la réaction que cette suggestion lui avait inspirée, j'ai compris qu'au sein du groupe politique auquel elle appartenait, la mission des militants était de contester les projets qui ne plaisaient pas et non d'aller prêter attention à ceux qui auraient pu convenir.

Dans les années qui ont suivi la publication de son livre, la vallée de la Clarée a reçu de très nombreuses visites qui se sont traduites, pour quelques jeunes ménages, par la décision d'y élire domicile. Beaucoup d'entre eux semblaient séduits par le témoignage d'Emilie Carles, sans qu'on ait clairement su quelle était la part du communisme et celle de l'écologie dans leur évolution. Comme tout le secteur était sous les feux de l'actualité et que le souci de

3. La signification exacte de Sétumont est « Syndicat mixte d'études pour le tunnel du Montgenèvre », mais au cours des années, les études ont porté tantôt sur le site du Montgenèvre proprement dit, tantôt dans son voisinage comme cela a été le cas lorsque le percement a été envisagé sous le col de l'Echelle.

protéger la Clarée semblait faire des adeptes un peu partout, en France, le gouvernement socialiste de l'époque s'est sans doute posé la même question qui, transposée à l'échelle nationale, revenait à savoir si ses partenaires communistes, un peu secoués par le récent éclatement de l'Union Soviétique, n'étaient pas en train de virer du rouge au vert. Directement concerné par le problème, le Ministère de l'Environnement s'est intéressé de très près à ce qui se passait dans la vallée de la Clarée et voyant que les appels à lui porter secours ne cessaient de se multiplier, il décida de lui accorder le label de « site classé ». La procédure fût officialisée en 1992 par Ségolène Royal et elle avait bien sûr pour objectif immédiat l'arrêt du projet de liaison routière Briançon-Bardonnèche.

À l'annonce de cette nouvelle, Pierre Bernard-Reymond fit connaître son intention de quitter la présidence du Sétumont, ce qui m'incita à prendre contact avec lui pour lui suggérer de poursuivre sa mission, mais en substituant à la version routière du projet une version ferroviaire. Tout en m'ayant indiqué qu'il ne s'engagerait dans cette perspective qu'à titre transitoire, il accepta que nous ayons un entretien préliminaire avec les Italiens. Nous sommes donc allés ensemble à Turin pour y rencontrer Mercedes Bresso qui était présidente de la Province et qui se montra intéressée par notre proposition.

Dans les semaines qui suivirent, Pierre Bernard-Reymond me confirma qu'étant peu familier des dossiers ferroviaires, il préférerait rester dans le domaine routier et concentrer son attention sur une opération plus proche de Gap. Il faisait allusion au projet d'autoroute A. 51 qui était destiné – et l'est toujours – à achever la liaison autoroutière Marseille-Grenoble, via Sisteron et Gap. Il me précisa que son intention de quitter la présidence du Sétumont était définitive et que Pierre Roux avait été pressenti pour lui succéder dans cette fonction.

Pierre Roux est une personnalité très connue dans le département des Hautes-Alpes, où il a présidé la Chambre de Commerce

et d'Industrie pendant de nombreuses années. En acceptant de prendre la direction du Sétumont et par voie de conséquence celles des études menées sur le projet de liaison Briançon-Italie, il se plaçait devant un choix assez simple : ou bien il restait dans une optique routière et courait le risque, à brève échéance, d'avoir à présider les funérailles du Sétumont, ou bien il acceptait l'hypothèse d'une option ferroviaire et les activités du Sétumont avaient alors une chance réelle de pouvoir être poursuivies.

Son choix s'étant porté sur cette deuxième possibilité, nous sommes allés ensemble à Turin pour une nouvelle rencontre avec Mercedes Bresso. Le principe d'une coopération franco-italienne fut confirmé et se traduisit quelques mois plus tard par la signature d'une convention où le département des Hautes-Alpes, représenté par le Sétumont, s'associait à la Province de Turin, pour conduire une étude ferroviaire visant à raccorder Briançon au réseau italien.

A première vue, cette réorientation du projet semblait de nature à le réactiver d'autant qu'un peu partout en Europe, les écologistes lançaient des appels en faveur d'un rééquilibrage des modes de transports. Soucieux de protéger l'environnement, ils demandaient que le trafic routier soit allégé et le trafic ferroviaire renforcé. Les gouvernements se sont montrés sensibles à leur souhait puisque les huit pays européens qui se partagent le territoire alpin (Allemagne, Autriche, France, Italie, Lichtenstein, Monaco, Suisse et Slovénie) l'ont inscrite dans le traité qu'ils ont cosigné sous le nom de « Convention alpine ». L'une des mesures adoptée porte en effet sur la nécessité d'encourager les projets ferroviaires et de limiter les projets routiers.

Tout en ayant conservé son indépendance politique au sein du continent européen, la Suisse fait partie des pays signataires de la Convention alpine et la manière dont elle entretient et développe son réseau ferroviaire lui vaut une réputation de qualité qui dépasse largement les frontières de l'Europe. Depuis quelques années, elle a pris de l'avance sur tous les autres pays alpins pour la réalisa-

tion de « tunnels de base » (fig. 3) c'est-à-dire de percements dont les altitudes et les pentes sont suffisamment faibles pour permettre d'importantes économies de temps et plus encore d'énergie, notamment au niveau de la traction des trains de marchandises. Les deux tunnels qu'elle a réalisés récemment (Lötschberg et Saint-Gothard) sont appelés à faciliter les communications entre l'Allemagne et l'Italie tout en les rendant moins polluantes, puisqu'une fraction importante du fret routier sera basculée sur le rail. La formule, souvent désignée aujourd'hui sous le nom de « report modal », présentera les mêmes avantages sur les aménagements envisagés entre la France et l'Italie (tunnel transfrontalier du Mont d'Ambin sur le projet Lyon-Turin) ou entre l'Autriche et l'Italie (tunnels du Brenner et du Semmering). Si l'Italie est omniprésente dans cette énumération, c'est bien sûr parce que de tous les pays alpins, elle est celui qui a la plus longue frontière avec ses voisins. S'ajoutant à cela que la chaîne des Alpes a la forme d'un arc et que l'Italie est située dans sa concavité, on conçoit que tous les projets ferroviaires évoqués ci-dessus convergent vers elle.

Bien qu'en théorie les écologistes se disent favorables au transport ferroviaire, leur réaction vis-à-vis de ces projets n'est pas tout à fait la même selon que le partenaire de l'Italie est un pays de langue germanique comme la Suisse, l'Autriche ou l'Allemagne ou qu'au contraire il s'agit de la France. Dans le premier cas, ils accordent aux projets de tunnels de base, sinon leur soutien, du moins leur relative neutralité ; dans le second cas ils choisissent de les contester. D'où vient cette différence ?

Si la vallée de la Clarée peut apporter un éclairage sur cette question, il se situe peut-être dans le fait que, bien avant la mode de l'écologie, certains vacanciers qui avaient pris l'habitude de séjourner ici ne cachaient pas leur sympathie pour les valeurs du communisme. Admiratifs du régime politique dont les habitants de l'Union Soviétique avaient la chance de bénéficier, ils rêvaient que la France puisse connaître un jour le même bonheur et déploraient

la réticence de nos gouvernants à admettre l'utilité d'une telle évolution. Lorsqu'il commença à devenir évident que les tentatives d'évasion à travers le rideau de fer ne se faisaient pas dans le sens que leurs prophéties laissaient entendre, ce n'est plus dans le vocabulaire du communisme qu'ils puisèrent l'alimentation de leurs discours, mais dans celui de l'écologie. Ils en usèrent avec un enthousiasme d'autant plus grand qu'ils venaient d'en découvrir l'existence, et c'est avec le soutien appuyé de ce nouvel armement qu'ils poursuivirent leur combat. Concernant l'identité de leurs ennemis, rien ne fût fondamentalement changé : nos élus restaient la cible privilégiée de leurs critiques avec cette nuance un peu nouvelle que ceux qui représentaient la gauche modérée étaient parfois à peine plus épargnés que leurs homologues de droite.

Dans la partie germanique des Alpes, une telle transition du rouge au vert paraît beaucoup moins probable. Du fait qu'après 1945, une partie importante de l'Allemagne s'est trouvée placée sous domination soviétique pendant plusieurs décennies, on imagine mal que les jeunes Allemands qui se sentent attirés aujourd'hui par l'écologie aient été élevés dans des familles où la vénération du communisme était profondément ancrée dans les traditions. Cela n'empêche pas que le communisme ait contribué à les extraire de l'autre plaie qui avait affecté leur pays : le nazisme.

Y a-t-il un lien entre ces considérations et la réaction des écologistes face aux quatre grands projets ferroviaires transalpins européens ? Il n'est pas interdit de le penser puisque c'est souvent sur le projet Lyon-Turin – celui qui intéresse la France – que la contestation s'est focalisée. On touche là à cet aspect un peu viscéral de l'écologie latine, déjà rencontré chez Emilie Carles, qui consiste à s'intéresser aux projets qu'on dénigre beaucoup plus qu'à ceux que l'on pourrait cautionner. Il est vrai qu'opter pour le choix inverse serait prendre le risque d'apparaître comme des écologistes de droite et peut-être de faire naître dans l'esprit de la population l'idée qu'une telle éventualité puisse exister. Car il n'est

pas besoin d'être grand expert en sciences politiques pour observer qu'en France, l'un des principaux soucis de ceux qui revendiquent le titre d'écologistes est d'insister sur le fait qu'ils sont de gauche. Et lorsque le gouvernement vient à pencher du même côté, ils ne perdent aucune occasion de lui rappeler qu'ils s'estiment plus à gauche que lui.

Conséquence assez logique de ce besoin d'extrémisme, leur comportement est quelquefois aux antipodes des intentions qu'ils prétendent soutenir. Nous avons vu plus haut que la Convention Alpine, fortement inspirée de leurs souhaits, recommande que les futures percées alpines soient affectées au transport ferroviaire plus qu'au transport routier. Pour les lecteurs qui ne seraient pas au courant, il faut savoir que l'axe Lyon-Turin n'est pas uniquement concerné par le grand projet ferroviaire évoqué plus haut. Il est également l'objet d'un projet routier – parfaitement justifié d'ailleurs – qui consiste à doubler le tunnel du Fréjus en le faisant passer de la version monotube, sous laquelle il se présente depuis l'année de son ouverture (1980), à une version bitube.

On aurait pu penser que la contestation des écologistes allait se porter contre ce projet routier plutôt que contre le projet ferroviaire. C'est exactement l'inverse qui s'est produit : ils se sont montrés très modérés face à la perspective de doublement du tunnel routier et n'ont ciblé leur désapprobation, parfois de façon violente, que sur le projet ferroviaire. Inutile de préciser qu'à l'échelle de l'Europe et notamment des pays signataires de la Convention Alpine, cette conception de l'écologie soulève quelques questions sur le niveau de confiance qui peut être accordé à ceux qui la pratiquent. Sachant que le gouvernement français mis en place au printemps 2017 compte parmi ses membres plusieurs représentants venus de la droite, on ne peut que souhaiter qu'ils puissent recommander à leurs coéquipiers une approche un peu moins ambiguë de l'écologie.

Concernant le projet de tunnel ferroviaire de base de l'axe Lyon-Turin, il est d'ailleurs intéressant de noter que la contestation écologiste s'est manifestée en territoire italien beaucoup plus qu'en territoire français. Une des raisons de ce choix est probablement liée au fait que du côté français – c'est-à-dire en Savoie – le consensus politique droite/gauche, déjà évoqué, est majoritairement favorable au projet et bénéficie du soutien d'une large fraction de la population. Il est possible que du côté italien, la précaution d'associer la population ait été plus tardive et que les contestataires aient tiré profit de cette situation. Ayant participé, sur les deux versants de la frontière, à quelques rencontres concernant ce projet, je saisis l'occasion de ce livre pour rendre hommage à deux personnalités dont les actions ont été déterminantes. Du côté français, il s'agit de Louis Besson, ancien maire de Chambéry et ancien ministre des transports ; du côté italien, il s'agit de Mario Virano, ancien président de l'observatoire du projet Lyon-Turin et actuel directeur du TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin). Leur mérite est d'autant plus grand que leurs sensibilités politiques étant de gauche, c'est le plus souvent au sein de leur propre camp qu'ils ont été confrontés à des oppositions. Mais cette difficulté n'a pas empêché le consensus droite/gauche de s'exprimer pleinement, comme en témoigne le rapport parlementaire sur le projet Lyon-Turin, établi conjointement, il n'y a pas très longtemps, par Michel Destot, député socialiste de l'Isère et Michel Bouvard, Sénateur LR de la Savoie.

Venons en maintenant au projet de liaison ferroviaire Briançon-Bardonnèche et aux réactions qu'il a pu susciter. Sachant qu'il été envisagé dès la mise service du tunnel du Mont-Cenis (1871) et que l'attention des écologistes ne s'est portée sur la région de Briançon qu'à partir des années 1970, on peut dire que ce projet a connu une ère de presque totale tranquillité pendant un siècle. Le problème est que ce fut aussi une période d'assez grande stagnation, au point que lorsque les élus haut-alpins ont commencé à reconsidérer

sérieusement la question, ils pensaient que l'option ferroviaire était devenue totalement obsolète et qu'il convenait de la remplacer par une option routière. Comme on l'a vu, cette dernière s'est heurtée à une très forte contestation écologiste, marquée par les deux points d'orgue qu'ont été la publication du livre d'Emilie Carles en 1977 et la décision de Ségolène Royal de classer la vallée de la Clarée en 1992.

Bien que, postérieurement à 1992, le Sétumont ait accepté l'idée de relancer le projet dans une perspective ferroviaire, il est apparu assez vite que l'orientation qu'il entendait lui donner risquait de conduire à une impasse. L'équipe qui composait la structure comprenait une trentaine de membres, dont une vingtaine d'élus et une poignée d'anciens élus dont je faisais partie. Pour la majorité des participants, l'objectif prioritaire était d'aboutir à une conception qui ne soit pas rejetée par les écologistes. Les élus de gauche tenaient en effet à ne pas se priver de leur soutien sachant que, fondamentalement, c'est dans leur camp qu'ils se situent. Les élus de droite, plus modestement, visaient à ne pas s'aliéner l'amitié de leurs collègues socialistes afin de ne pas mettre en péril le consensus droite/gauche qui assure la sérénité du département. Le président Pierre Roux – partisan convaincu d'une solide liaison entre diplomatie et gastronomie – avait fait installer les locaux du Sétumont au premier étage d'un immeuble dont l'entrée, au rez-de-chaussée, était entourée de deux restaurants. Les réunions se tenaient à l'étage, dans la matinée et se prolongeaient souvent autour d'un déjeuner, dans l'un ou l'autre des deux établissements.

Les équipes techniques auxquelles l'étude du projet fut confiée s'étaient vues accorder, dans un premier temps, la liberté d'examiner tous les tracés ferroviaires possibles entre Briançon et l'Italie. L'éventail s'est ensuite très vite rétréci, parce que des informations étaient venues à l'oreille du Sétumont, visant à rappeler que si les écologistes sont favorables au transport ferroviaire, c'est à la stricte condition que les trains se voient le moins

possible dans le paysage et pas du tout dans la vallée de la Clarée. Craignant que les successeurs d'Emilie Carles n'aillent lancer une nouvelle action médiatique, destinée cette fois à bloquer le projet ferroviaire, le Sétumont prit la précaution de montrer qu'il avait entendu le message. Il décida qu'à l'avenir, l'étude porterait essentiellement sur l'hypothèse d'un tracé ferroviaire profond, reliant directement la gare de Briançon à celle d'Oulx (fig. 4), au moyen d'un tunnel d'environ 22 km. Comme le percement envisagé se situait sous le col du Montgenèvre, l'opération reçut la désignation logique de « projet de tunnel ferroviaire du Montgenèvre ». Pour confirmer sa détermination à éliminer toute idée de tracé qui toucherait à la vallée de la Clarée, la direction du Sétumont décida de ne plus me convier aux réunions et Pierre Roux lui-même vit sa fonction de président réduite à celle de président d'honneur. Peut-être lui était-il reproché d'avoir prêté une trop grande attention aux arguments que je lui avais présentés en faveur de l'option Briançon-Bardonnèche. Le premier souci du nouveau président, fut donc de rassurer son entourage sur le fait que cette hypothèse était désormais définitivement écartée.

La Région PACA, qui était alors dirigée par une assemblée socialiste s'est sans doute sentie rassurée de voir que le Sétumont, dont elle contribuait au financement, allait orienter ses études dans un sens qui ne devait pas soulever de critiques chez les écologistes. Malgré cela – et sans doute pour ne pas laisser au seul Sétumont le bénéfice de leur neutralité – elle décida de lancer sa propre étude. Les professionnels auxquels elle confia cette mission furent autorisés à examiner toutes les hypothèses possibles, à l'exception bien sûr de celles qui viendraient à toucher à la vallée de la Clarée. Comme nous le verrons dans le dernier chapitre de ce livre, cette vision des choses présentait le défaut majeur d'être fondée sur le souhait implicite que le grand projet ferroviaire Lyon-Turin ne verrait jamais le jour. C'est peut-être parce qu'ils n'étaient pas convaincus du bien fondé de cette espérance que les ingénieurs

chargés d'étudier le projet de tunnel du Montgenèvre rendirent, en fin 2013, un rapport assez peu optimiste sur les chances d'aboutissement de l'opération.

Avant de revenir sur les avantages que peut offrir un tracé ferroviaire passant par la vallée de Clarée, arrêtons-nous un instant sur la rumeur qui, de Briançon à Paris ou de Gap à Marseille, tend à faire de cette perspective un sujet tabou. Si dans le département des Hautes-Alpes, beaucoup d'élus répugnent à l'évoquer, c'est parce qu'ils craignent que le seul fait d'en parler puisse ternir leur image. Impressionnés par l'impact médiatique qu'avait eu le livre d'Emilie Carles contre le projet routier, ils semblent convaincus que ses héritiers spirituels ne peuvent que s'opposer avec une égale vigueur à un projet ferroviaire et que leurs propres descendants sont condamnés d'avance à devoir prêcher cette doctrine pour l'éternité.

Je voudrais, à ce sujet, apporter trois informations.

La première est qu'Emilie Carles ne m'avait dit aucun mal du projet ferroviaire Briançon-Bardonnèche lorsque je lui avais suggéré de le soutenir plutôt que de limiter son action à contrer le projet routier.

La seconde, moins confidentielle, est que pendant la longue période où elle a été institutrice au village de Val des Prés, ce projet ferroviaire était déjà connu. Non seulement parce qu'il avait été envisagé dès la fin du XIX^e siècle, mais aussi et surtout parce qu'il avait été réactualisé au milieu du XX^e siècle, suite à la mention explicite qui lui était consacrée dans le traité de paix signé entre la France et l'Italie en 1947. Or personne n'a jamais entendu dire qu'elle ait parlé de cette perspective comme d'une calamité, alors qu'elle faisait déjà partie des notabilités de la vallée et que la localité de Val des Prés était directement concernée par le tracé.

La troisième information concerne le Comité de Défense de la vallée de la Clarée (appelé plus communément « Collectif Clarée ») et un entretien que j'ai eu au printemps 2013, avec son