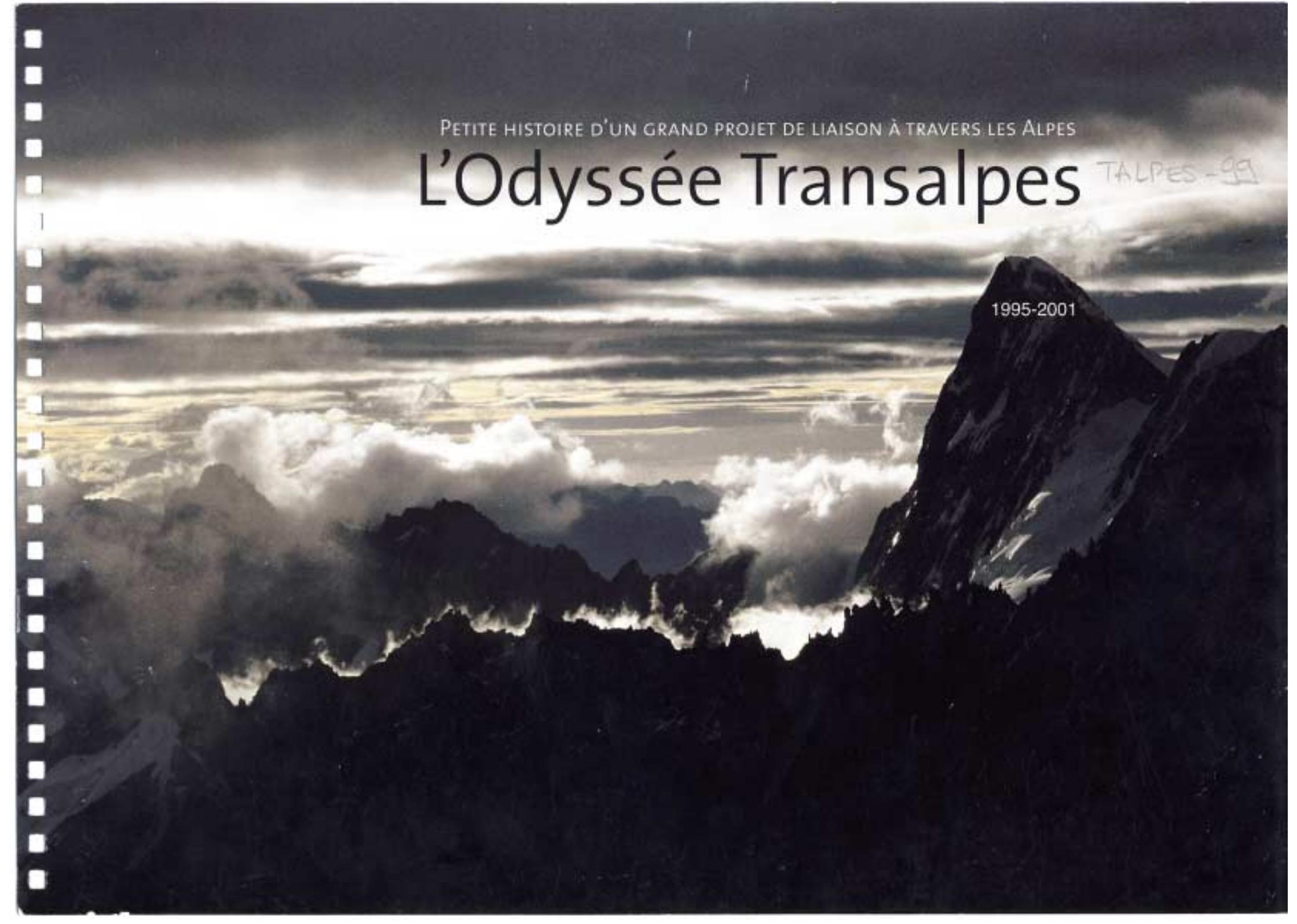


PETITE HISTOIRE D'UN GRAND PROJET DE LIAISON À TRAVERS LES ALPES

L'Odyssée Transalpes

TALPES - 99

1995-2001



"...Décider d'avance que les choses feront obstacle au vouloir ce n'est pas vouloir. Aussi, voit-on que les inventeurs, explorateurs, réformateurs sont des hommes qui ne croient pas à ce barrage imaginaire que fait la montagne de loin." → Alain

PETITE HISTOIRE D'UN GRAND PROJET DE LIAISON À TRAVERS LES ALPES

L'Odyssée Transalpes

1995-2001

SOMMAIRE

L'ancrage européen d'une grande région alpine	7
Préhistoire et genèse	11
Le quinquennat Transalpes	17
Rien n'est acquis	23
"Une décision historique et irréversible"	25
Longue est la route	27
L'activité de Transalpes	31
Les études	32
Faire partager le projet	40
Cartes et schémas	42
Course Hannibal	49



Transalpes fut donc un "groupement" de partenaires ayant décidé d'atteindre ensemble un objectif qu'ils jugeaient "d'intérêt public" : contribuer à faire comprendre qu'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin était indispensable, à une échéance proche, pour mieux faire grandir l'Europe, pour mieux positionner les régions des Alpes occidentales et pour protéger durablement ce massif alpin.

Peut-être, un peu avant d'autres, avaient-ils compris qu'il fallait agir localement pour montrer que certains problèmes devaient être traités globalement !

Peut-être avaient-ils anticipé, en 1994, lorsqu'ils avaient mêlé, dans leur acte fondateur, le rail, la route, l'aérien, les voyageurs et les marchandises, les territoires, les économies et un peu de culture...

Avec la décision non ambiguë des Etats français et italien le 29 janvier 2001 à Turin, l'objectif fixé par les fondateurs est atteint : la mission confiée est donc achevée. Conformément à ce qui avait été annoncé à la création du Groupement d'Intérêt Public, Transalpes s'efface le premier juillet 2001.

Peut-être justement ce caractère éphémère nécessite de laisser une petite et modeste trace de cette brève mais très belle "odyssée" partenariale, où chacun a voulu et su se mettre "à disposition du projet".

Transalpes, c'est évident, ne représentera qu'un tout petit point - et encore ! Restera, nous l'espérons, la permanence du nom ou plutôt des noms : les "Alpes éternelles", si belles et si fragiles, et "trans" pour affirmer la volonté de franchir les montagnes "passer au travers", échanger, faire en sorte que les hommes se rencontrent de plus en plus et de mieux en mieux.

Je veux ici simplement remercier la petite équipe que j'ai eu l'immense bonheur - et aujourd'hui la fierté - d'animer. Elle fut parfaite de bout en bout.

Je veux aussi sincèrement remercier nos quatre Présidents successifs, Pierre DUMAS, fondateur et inspirateur de cette mission, Robert FIEHRER et Joseph MOULIN, tour à tour passeurs et hommes de mêlée, et Eric FOURNIER qui a su transformer le bel essai du 29 janvier qui marque en quelque sorte la mi-temps d'un match qui aura duré près de 30 ans et qu'il faudra toujours dominer, tant le vent est tournoyant...

Mais la feuille de match est suffisamment claire depuis Turin pour que l'équipe franco-italienne trouve les ressources et les bons équipiers pour une belle et totale victoire d'ici 2015.

Vous l'aurez compris, ce projet nécessite beaucoup de passion, de combativité, de ténacité, de sens stratégique, "d'intelligence dans le jeu" comme on dit, avec une bonne vision de champ. Nous avons, pendant ces six ans, rencontré beaucoup de ces qualités dans la cordée que nous avons formée, tous ensemble et c'est aussi à vous que vont nos remerciements.

Mais avant de tourner la page Transalpes, m'autorisez-vous - parce qu'en montagne les disparitions donnent, hélas, plus de force au but que l'on veut atteindre - à rappeler que trois de nos compagnons, parmi les plus passionnés, les plus imaginatifs et les plus chaleureux, nous ont quittés, alors qu'ils débordaient encore d'activité : Pier Domenico CLEMENTE, qui fut le premier complice côté Piémont, Joseph MARTY, toujours enflammé et, tout récemment, Jean-Marie PERRIN qui voyait déjà au-delà du pôle alpin.

À eux trois, ils symbolisent beaucoup des qualités nécessaires pour réussir ce si beau projet. Ils sont un bout de la trace...

Michel RIVOIRE - Juin 2001





L' ANCRAGE EUROPÉEN D'UNE GRANDE RÉGION ALPINE

Proposer une politique de transport à l'échelle de l'Europe, c'est ouvrir l'opportunité de faire vivre et se développer de nouveaux territoires, de nouveaux ensembles économiques, sociaux ou culturels qui ne puisent pas leur force dans la seule logique nationale. Dans ce sens les espaces frontaliers, et la France en a beaucoup, sont certainement les terres d'incitation et d'expérimentation de nouvelles approches en réseau, basées sur l'intermodalité et sur une prise en compte plus globale : territoires, économie, environnement. On dit toujours que les arbres qui ont de bonnes racines poussent plus haut et avec plus de vigueur. C'est probablement l'une des forces de cette euro-région des Alpes Occidentales, qui, par sa situation et son relief, se trouve au cœur des problématiques européennes de transport et c'est donc une illustration régionale d'une stratégie globale.

LES RELATIONS TRANSALPINES : UNE LONGUE HISTOIRE

Paul Vidal de la Blache, l'un des fondateurs de la géographie humaine a écrit : "Une individualité géographique ne résulte pas de simples considérations géologiques ou climatiques... Une contrée est un réservoir où dorment des énergies, dont l'emploi dépend de l'homme... C'est alors qu'une contrée se précise et se différencie..."

Dès la préhistoire, l'arc alpin a confronté les habitants des espaces périphériques (ici commandés par Lyon, Genève et Turin) à la nécessité de traverser les montagnes. Le secteur Nord-Occidental, autour du massif du Mont-Blanc, du Grand Saint-Bernard au Mont Genève a été, depuis les temps les plus anciens, celui où la demande de franchissement a été la plus intense. Le centre, du Gothard au Brenner, n'est entré que plus tardivement dans les flux des échanges européens. Ainsi Lyon, Genève, Turin, les trois pôles de ce que nous appelons le Diamant Alpin, le Mont-Blanc en constituant le sommet, sont devenus par leur situation géographique, les points nodaux privilégiés du trafic entre la Méditerranée et les axes rhodanien, rhénan et padan (Pô). Il est inutile de rappeler combien la fortune de ces cités provient de leur position et de leur aptitude à nouer des relations lointaines, bien au-delà de leurs territoires proches. C'est également vrai des ports de la Méditerranée dont le rôle, dans une stratégie intermodale européenne, va croître à nouveau...

LE PROJET "LYON-TURIN"

Sur un axe historiquement dédié aux échanges voyageurs et marchandises, la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin vient répondre, de la façon "la plus soutenable" possible, à la connexion des réseaux italiens et centro-orientaux avec les réseaux de l'Europe de l'Ouest (Nord et Sud). Ce "maillon manquant" traverse des régions fortement urbanisées. Il se valorise donc en assurant toutes les connexions possibles avec les réseaux régionaux irriguant les villes et territoires dont nous avons parlé plus haut. Ainsi Saint-Etienne, Lyon, Bourg-en-Bresse, Valence, Grenoble, Chambéry, Annecy, Aix-les-Bains, le Sillon Alpin, le Val de Maurienne, le "Val de Susse", le Briançonnais, Turin rentrent dans un même espace métropolitain parfaitement embrayé sur le réseau européen. Ceci, aussi bien pour les voyageurs que les marchandises, à condition d'être attentif aux ruptures de charges urbaines ou aériennes pour les voyageurs et aux connexions autoroutières et logistiques pour les marchandises...

METTRE EN SYNERGIE 15 À 20 MILLIONS D'HABITANTS

Aujourd'hui existent enfin les conditions structurelles (nouveaux transports rapides, routiers et ferroviaires), institutionnelles et culturelles (coopération européenne, flux d'information aisés) permettant de dépasser cette fracture et de "revenir à la normalité", à la situation qui, de temps immémorial, voit dans les Alpes non pas une barrière, mais le centre d'un espace qui s'étend à leur pied et qui, uni, prend une dimension réelle à l'échelle de l'Europe et du Monde : plus de 15 millions d'habitants structurés autour de trois métropoles à vocation européenne, ouvrant elles-mêmes sur d'autres territoires pertinents : Milan et la Lombardie, la façade méditerranéenne, le Bassin Parisien ou l'Allemagne du Sud : une bonne partie des populations européennes !

Le défi est alors double :

- obliger les politiques nationales de transport à sortir de leur cadre administratif réglementaire et parfois protectionniste,
- traiter de façon simultanée les différents niveaux territoriaux et fonctionnels.

Avec un objectif triple :

- faire ressortir les valorisations d'échelle,
- profiter des potentialités de mise en réseau,
- passer d'une logique d'infrastructures à une logique de services.

Dans le monde industriel, les partenariats qui réussissent sont ceux basés sur des projets clairs, à un horizon suffisamment long pour que chacun des acteurs retirent un profit au travers d'une appropriation collective : "it's amazing how much you can achieve as long as you don't care who takes the credit".

Le domaine des transports, fortement capitalistique parce que nécessitant de très lourdes infrastructures, est à l'évidence celui des effets lents et réclame, plus que tout autre, des objectifs finaux parfaitement clairs, donc énoncés le plus simplement possible, en termes de services.

FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS DANS UNE STRATÉGIE EUROPÉENNE

Chacun des acteurs, du citoyen à l'agent économique, doit être capable d'évoluer dans son comportement et ainsi porter partiellement, à son niveau de responsabilité, des projets mûris collectivement, décidés clairement, réalisés partenarialement, et utilisés dans une logique de complémentarité et de continuité de la chaîne de transport.

Ainsi l'axe de la Transalpine Lyon-Turin porte, dans le système global d'échanges qui se développe du bassin du Léman à la façade méditerranéenne :

- une ambition européenne, parce qu'il propose un réel équilibrage entre Europe du Nord et Europe du Sud en offrant un tronçon stratégique sur l'arc Gibraltar – Budapest et en intégrant dans le système de transports, tous les modes de transport dont le maritime.
- une ambition environnementale en concrétisant, par le renforcement de la bi-modalité rail-route sur un axe habitué aux échanges, la volonté d'une stratégie globale pour les traversées alpines,
- une ambition économique en assurant efficacité, sécurité, régularité et fiabilité aux flux d'échanges régionaux, européens et mondiaux.

Ne nous méprenons pas : le problème identifié aujourd'hui dans les vallées alpines, se posera dès demain dans les grandes concentrations urbaines ou sur les grands corridors européens et nécessitera, pour chacun de ces territoires des réponses appropriées. En ce qui nous concerne, l'exploitation "raisonnée" du corridor rhodanien est vitale pour la France et pour l'Europe compte tenu des niveaux de trafics actuels et de saturation inexorablement programmée. L'Europe doit le faire comprendre et faire accepter les mesures nécessaires, prises à l'échelle de grandes "euro-régions".

Certes, il est difficile de faire modifier les comportements et les stratégies, compréhensibles, des grands opérateurs protégés depuis des décennies par les logiques nationales. Mais, l'état d'esprit des "gens de la route", nous pouvons en témoigner en Rhône-Alpes et Piémont, évolue très favorablement d'une culture routière à une culture intermodale. Le déclic a eu lieu et aujourd'hui, à partir d'une compréhension "citoyenne" des problèmes d'environnement et de sécurité, leur attitude nouvelle permet de réellement poser les grands dossiers d'infrastructure sur une véritable assise économique.

L'Europe des échanges, intermodale, sera capable de concilier environnement et économie.

Extraits de la revue du Conseil Général des Ponts et Chaussées / "Espace européen et politique française des transports" / avril 2001