

**Belgeo**

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures

Les Nouvelles Traversées Alpines : la “cité-Europe” à l’épreuve de l’acceptabilité alpine ?

*The New alpine crossings : The “city-Europe” faces up to the alpine acceptability***Kevin Sutton**

**Édition électronique**URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6681>

DOI : 10.4000/belgeo.6681

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 79-88

ISSN : 1377-2368

Référence électronique

Kevin Sutton, « Les Nouvelles Traversées Alpines : la “cité-Europe” à l’épreuve de l’acceptabilité alpine ? », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6681> ; DOI : 10.4000/belgeo.6681

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Les Nouvelles Traversées Alpines : la “cité-Europe” à l’épreuve de l’acceptabilité alpine ?

The New alpine crossings : The “city-Europe” faces up to the alpine acceptability

Kevin Sutton

Introduction

- 1 La dimension urbaine des traversées alpines n’est pas nouvelle. Le portail historique du Fréjus à Modane l’illustre avec son fronton orné des blasons des principales villes reliées grâce au tunnel, ainsi que de celles à l’origine de l’ouvrage. La ville est ainsi présentée comme horizon et source de la percée. Les Nouvelles Traversées Alpines, terme générique par lequel sont désignés les nouveaux tunnels ferroviaires de base, questionnent à nouveau le binôme tunnel/ville. Nous retrouvons les Nouvelles Traversées Alpines au cœur des tensions interurbaines et des recompositions des réseaux urbains européens, pour partie liées à la vitesse croissante des échanges (Torricelli, 1996, 2002). Les traversées alpines s’ancrent ainsi durablement dans le jeu des rivalités entre les métropoles à différentes échelles. La nouveauté apportée par la phase actuelle de percées, complexifiant la donne, est l’enjeu local se superposant à l’enjeu urbain : loin d’effacer le territoire traversé, les projets de tunnel de base le réveillent et le révèlent à la ville. L’enjeu de l’acceptabilité de ces territoires devient alors crucial. Nous le voyons avec l’exemple du projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, bloquée sur le versant italien par un mouvement local, NO TAV, bien plus visible dans le paysage que Lyon-Turin-Ferroviaire (LTF), l’actuel maître d’ouvrage du projet (No Tav, 2005). Le chantier du tunnel de base¹ du Lötschberg, premier tunnel de base ouvert à l’exploitation en 2007, avait intégré cette donne. Aussi sera-t-il intéressant d’en étudier les enseignements. La clé de la continuité nord-sud du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) permettant l’intégration de la grande vitesse italienne dans le maillage européen, soit la réalisation

fonctionnelle de cette "cité-Europe", ne se situe-t-elle pas dans la capacité à réinventer la place du local dans un schéma de franchissement l'écartant toujours plus ?

L'histoire des traversées alpines, une histoire de rivalités urbaines ?

Le tunnel comme émanation urbaine

- 2 Le tunnel apparaît avant tout comme une émanation de la "ville", de ses désirs d'accès à la mer et de ses jeux de rivalités avec ses voisines plus ou moins proches. L'origine d'un tunnel se situe le plus souvent dans la capacité d'une ville à inventer un projet. Le Simplon l'illustre : ce tunnel naît de la capacité de Lausanne à s'affirmer comme le noeud ferroviaire de la Suisse romande face à Genève et Neuchâtel. La victoire de Lausanne est en fait la victoire de son passage jurassien sur la route de Paris. A partir de la Suisse romande, la route du Simplon est unique : la vallée du Rhône. L'enjeu se situe en amont dans le réseau. Chacune des villes concernées possède son itinéraire jurassien propre vers Paris. Le succès de Lausanne est celui de l'équipement de son itinéraire (Jougne) en ligne ferroviaire, lui permettant d'être *de facto* le principal noeud romand sur la route du Simplon (Benz, 2007).
- 3 Ce lien entre la ville et le tunnel est particulièrement rendu visible lors des fêtes célébrant l'ouverture à l'exploitation du tunnel en 1906. Des représentations du portail sont érigées dans diverses rues du vieux Lausanne avec comme particularité les dates affichées sur le fronton. Nous pouvons y lire 1898-1906, soit les dates de début des travaux et de mise en exploitation, et non 1905 comme sur le portail de Brigue, correspondant à la date d'achèvement des travaux de percement. Nous sommes alors devant une figuration du tunnel tournée vers la mise en scène de la ville dans le réseau européen par l'exploitation.

Au coeur des recompositions des réseaux urbains européens : le tunnel de base

- 4 Les traversées alpines se retrouvent aujourd'hui encore au coeur des compétitions urbaines comme des recompositions des réseaux urbains. L'exemple même en est le projet des tunnels de base du Semmering et du Koralm (Sutton, 2009). Cet ensemble de projets se comprend aux échelles nationale et régionale. Nous retrouvons en fond l'enjeu du débouché continental des ports du golfe de Trieste, notamment Koper et Trieste.
- 5 A l'échelle nationale, le réseau ferroviaire actuel place Graz à l'écart de la ceinture sud entre Styrie et Carinthie. Le tunnel du Koralm permet de l'y réintégrer, à l'image de la situation autoroutière, la positionnant comme un écho oriental du noeud principal de l'ensemble, Villach. A l'échelle régionale, le tunnel de base du Semmering se comprend en association avec le projet de gare principale de Vienne. Ce projet, à l'image de l'itinéraire porté par la ligne actuelle du Semmering, ne figure pas parmi les corridors européens. Lorsque l'on considère les projets ferroviaires européens retenus dans le RTE-T, le noeud identifié est Budapest. La sortie vers l'Europe centrale de la façade portuaire est dévolue à un axe du Corridor V, Pragersko – Murska-Sobota – Hodos – Zalău. Cet axe est actuellement en cours de modernisation. Cette lecture fait alors potentiellement de

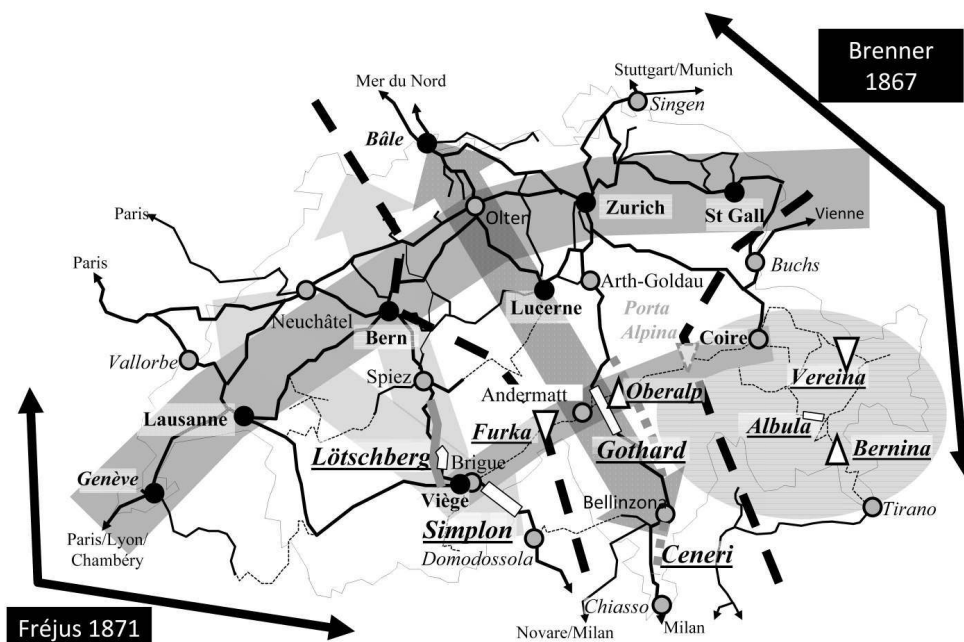
Budapest le noeud central du système ferroviaire de l'Europe centrale. Le tunnel de base du Semmering, jumelé au projet de gare centrale de Vienne, est alors la réponse autrichienne dans ce face-à-face urbain. Ce tunnel permet, avec les actuels travaux entre Graz et Maribor, de moderniser la "SüdBahn", et ainsi de faire de cet axe historique l'artère continentale de la façade portuaire. L'enjeu est bien urbain, puisqu'il s'agit de réaffirmer Vienne dans sa fonction de noeud régional et de pôle de distribution des flux, en réaffirmant l'importance de sa voie de projection sud. Nous retrouvons les rivalités entre les deux parlements de l'époque impériale, mais aussi entre deux logiques de réseaux urbains. L'enjeu est d'autant plus important pour Vienne que la ville s'invente, avec le chantier de la nouvelle gare, comme une place de passage intégrée et non plus comme une sorte de zone neutre, ou de "sas", symbolisée par les gares en impasse.

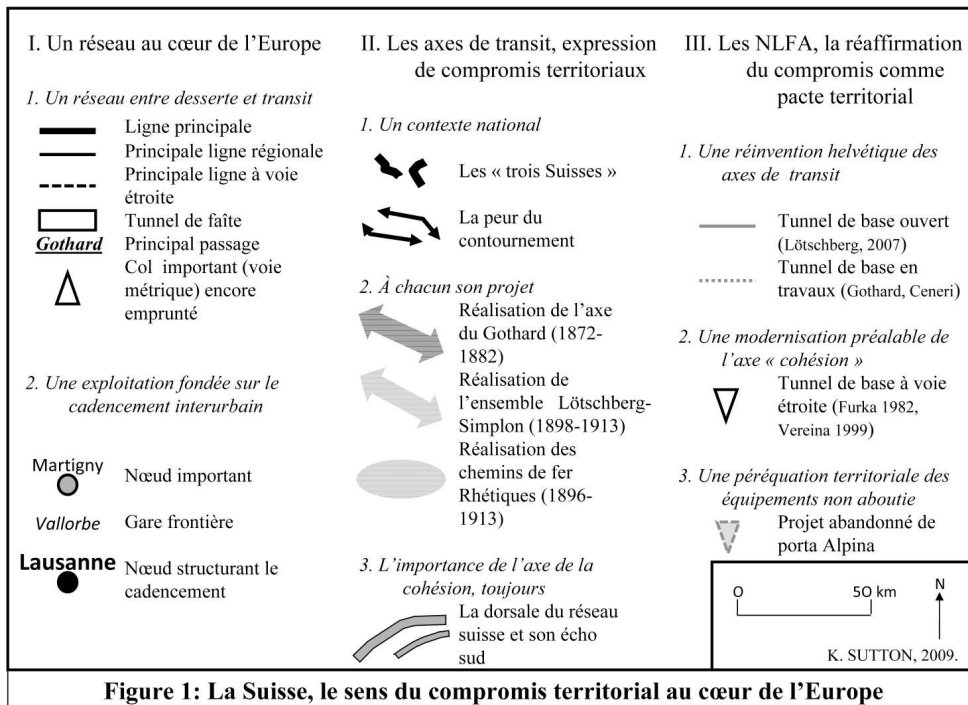
Les traversées alpines, une question de gouvernance territoriale

Le compromis territorial comme source des traversées alpines

- 6 Le modèle le plus cité en termes de gouvernance des traversées alpines est le système suisse. Or, il est nécessaire de dépasser les clichés et l'idéalisation qui en sont faits. Ce modèle se comprend au travers de la structure politique du pays et d'une méthode : la culture du compromis. La Suisse ne constitue pas un ensemble unique en termes de logique nord-sud, mais trois entités distinctes, trois parti(e)s se livrant bataille sur le champ des itinéraires et des infrastructures. Ces trois parties représentent trois grands réseaux urbains construits autour des itinéraires de franchissement, reliés entre eux par la colonne vertébrale du réseau ferré suisse, la ligne Genève-St Gall (figure 1). Cet axe, porteur de la logique ouest-est, symbolise d'une certaine façon l'axe de la cohésion. La logique nord-sud apparaît comme l'axe de la compétition.

Figure 1. La Suisse, le sens du compromis territorial au coeur de l'Europe.





- 7 La construction de la ligne et du tunnel de faite du St Gotthard, entre 1872 et 1882, l'illustre. Si le choix de l'itinéraire de la première percée ferroviaire suisse est mu par un "passage en force" de la Confédération, poussée par les cantons "Gothardistes", la recapitalisation du chantier par l'autorité publique de 1878 passe par un vote. Ce vote donne lieu à un compromis territorial d'échelle nationale en termes de financement d'équipement. La peur fondamentale de la Suisse d'être contournée permet de comprendre cette disposition au compromis. Cette question se pose dans le contexte de l'ouverture du tunnel du Fréjus en 1871, succédant à celles du Semmering (1854) et du col du Brenner (1867). Aussi, cette peur, source de compromis, est-elle source de diffusion des équipements : le vote n'est rendu possible qu'en échange de la promesse d'une dotation publique de la Confédération équivalente (4,5 M CHF) pour un projet de taille européenne dans chacune des deux autres parties du pays (Benz, 2007). Les matérialisations en sont les études pour les réalisations du Simplon et du réseau à voie métrique des chemins de fer rhétiques (1889-1913). Ce dernier se voit au final relié aux axes du Gotthard et du Simplon par un "écho" à la colonne vertébrale nord en la réalisation de la ligne de la Furka et du col de l'Oberalp, achevée en 1926. Cette logique de compensation territoriale est à nouveau à l'oeuvre lors des discussions sur les Nouvelles Lignes Ferroviaires Alpines (NLFA). Soumis à votation, le projet propose à chacune des parties nord-sud un "lot" : à la Suisse occidentale le tunnel de base du Lötschberg, à la Suisse centrale le tunnel de base du Gotthard, à la Suisse orientale le projet (ou plutôt le rêve) Porta Alpina.
- 8 Ce rêve, abandonné en 2008 en raison des dérives budgétaires du projet du Gotthard et des difficultés d'exploitation possiblement induites, consistait en une gare souterraine à 1000 mètres de profondeur, dans le tunnel de base du Gotthard, au niveau de Sedrun. Ce projet préfigurait un autre rêve, celui du "SwissMétro", soit celui d'un réseau ferroviaire souterrain reliant les principales villes de la Confédération, projeté à près de 500 km/h. Ce rêve est contemporain des premières réflexions techniques sur le tunnel de base du Gotthard, à la fin des années 1940. Bien qu'abandonné, le rêve de gare souterraine, à

l'image d'une station de métro, n'en reste pas moins intéressant. Il montre en effet que les tunnels de base incarnent en quelques sortes ce rêve du "SwissMétro" ; il illustre aussi la nécessité du compromis dans la menée d'un projet de la taille des tunnels de base. Le fondement de ce projet, au-delà du rêve, était réellement l'acceptabilité de la dépense nationale par la partie orientale du pays, à nouveau écartée des axes majeurs de franchissement ferroviaire. Cette gare, baptisée par les médias "le plus spectaculaire télésiège du monde", offrait un point possible de desserte du canton des Grisons grâce à la gare de Sedrun et aux lignes de l'Oberalp et des chemins de fer rhétiques. Enjeux nationaux et enjeux locaux se combinent donc dans la genèse de l'acceptation de ces projets.

L'association locale, clé de durabilité pour le tunnel de base

- 9 La menée du chantier du Lötschberg base illustre toute l'importance que revêt l'association locale dans la réalisation d'un projet national à portée continentale. La culture du compromis local est le nécessaire complément à la culture du compromis national. P. Teuscher, président de la société Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), a exposé une série d'enseignements issue de cette expérience, lors d'un colloque tenu à Paris en 2007 (La Transalpine *et al.*, 2007). Un tel chantier est avant tout un défi de gouvernances. Il est possible d'identifier quatre grands domaines et échelles de gouvernance dans son propos, reposant chacun sur un principe de durabilité compris dans un sens sociétal large (tableau 1). L'enjeu de gouvernance *politique* repose sur le principe de légitimité, garanti dans le cas suisse par le mode d'acceptation nationale du projet par votation². Cette légitimité permet alors de concevoir l'enjeu de gouvernance *industrielle*, soit l'échelle du maître d'ouvrage. Pour P. Teuscher, le maître mot permettant d'expliquer le succès à ce niveau est la continuité des équipes comme du management. Le tunnel étant un objet d'ingénierie fortement capitalisé, le troisième enjeu est naturellement celui de la gouvernance *technique* (d'ingénierie et financière) du projet, reposant sur le principe de prévisibilité. Mais le tunnel est avant tout, dans cette approche intégrée, un objet *social*. L'enjeu de gouvernance sur lequel repose l'édifice, en écho à la votation, est l'acceptabilité locale, soit l'acceptabilité sociale du projet. Le principe fondamental est alors l'association, prenant notamment forme au travers de la question des emplois induits, au-delà de la concertation et du dialogue permanent à entretenir entre le maître d'ouvrage et les communes. Le BLS a cherché à impliquer au maximum le territoire dans le projet, en sous-traitant le plus possible les lots extérieurs à des entreprises locales.

Tableau 1. Comparaison de deux menées de chantier de tunnel de base (Lötschberg, Lyon-Turin), SUTTON, 2009.

Enjeu de gouvernance	Facteurs clés du succès dans la réalisation d'un tunnel de base (P. Teuscher, BLS)	Contexte du Lyon-Turin
POLITIQUE	Une <u>légitimité</u> politique du projet clairement établie Un ordre de mission clair et précis	Une <u>légitimité</u> politique <u>contestée</u> , notamment versant italien De multiples évolutions dans le positionnement du projet

INDUSTRIELLE	<u>Continuité</u> du Maître d'Ouvrage (MO) Une organisation " svelte " avec un management stable	LTF, MO <u>provisoire</u> lui-même héritier d'Alpetunnel Grande mobilité interne et double tutelle France-Italie
TECHNIQUE	Prévisions géologiques <u>fiabes</u> Gestion financière limitant tout dépassement de l'enveloppe votée	Vérifications <u>retardées</u> côté italien Multiples surcoûts lors des chantiers des descenderies

- 10 Le chantier du Lötschberg présente ainsi l'illustration de la pensée d'un tunnel à la fois comme objet social et comme objet technique. Le réseau doit "jouer" avec les territoires traversés dont les codes de représentations ne sont pas toujours identiques aux schémas urbains. Un pan de l'invention de cette "cité Europe" tient donc dans la capacité à une compréhension mutuelle et à une péréquation des intérêts identifiables.

L'acceptabilité alpine, clé de la traversée européenne

Le Lyon-Turin face aux écueils d'un projet urbain ?

- 11 Au coeur de la question de l'association locale réside celle de l'acceptabilité alpine comme clé de la traversée européenne. Avant de poursuivre la comparaison entre le chantier suisse et le chantier du Lyon-Turin, nous devons en préciser les limites. Elles tiennent notamment aux cadres et contextes d'invention et de menée du projet. Le tunnel de base du Lötschberg est, bien sûr, de portée européenne, s'inscrivant en cela dans les grands axes européens en lien avec les projets de l'UE. Mais son cadre de réalisation était avant tout helvétique, répondant, par exemple, aux règles de passation de marché de la seule Suisse. A l'inverse, le Lyon-Turin, bien que projet inscrit comme communautaire, reste un projet international, entre deux États, la France et l'Italie. En cela, il est soumis à la double tutelle légale et administrative, à une double procédure d'enregistrement,... Ainsi, certaines remarques formulées au sujet du projet suisse deviennent hors de propos. Mais la comparaison n'en reste pas moins intéressante : sans ériger le modèle suisse en archétype de réussite, la confrontation permet de pointer les difficultés accrues de certains pans du projet franco-italien.
- 12 Cette comparaison (tableau 1) permet de pointer une première faille dans la pensée du projet. L'enjeu de gouvernance *politique* est caractérisé par une forte contestation, notamment dans le Val de Suse, refusant toute légitimité au projet. Diverses raisons permettent de comprendre cela, notamment le manque initial de concertation des collectivités locales percevant ainsi le projet comme une nouvelle négation, un nouvel effacement de leurs territoires et de leur existence au profit d'enjeux extérieurs. Le maître d'ouvrage, LTF, n'est ici qu'un prestataire technique, constitué d'une société dont les actionnaires sont les deux gestionnaires d'infrastructures nationaux, Réseau Ferré de France (RFF) et Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Il ne possède pas les compétences de médiation directe, si bien qu'il avance en quelque sorte "caché" aux vues des habitants. LTF ne s'affiche que très peu tout au long de l'axe, à l'inverse des sociétés suisses manifestant la présence du chantier en divers points. Cette mauvaise visibilité du maître d'ouvrage se comprend en ce qu'il n'est que provisoire. LTF a succédé au GEIE Alpetunnel, et aurait dû lui-même être remplacé en 2007 par le maître d'ouvrage définitif. La

gouvernance *industrielle* est ainsi caractérisée par le provisoire et l'incertitude. La gouvernance *technique* entre en écho avec les deux précédentes. Les vérifications géologiques entreprises en France se sont terminées avec l'achèvement des descenderies, en dépit des surcoûts intervenus. Mais, côté italien, l'incertitude domine avec un tracé modifié en janvier 2010 et des sondages non encore terminés. Cela s'explique par le blocage social intervenu en 2005, symbolisé par les heurts survenus sur la commune de Venaus, engendrés par des face-à-face d'une rare violence pour ces sujets. Les opposants avaient construit un "village" sur le lieu d'attaque de la galerie de reconnaissance du Val de Suse, pour en empêcher la réalisation. Les forces de l'ordre les en ont délogés de manière particulièrement musclée. Cet épisode a laissé des traces profondes dans le Val de Suse. Suite au changement de majorité au parlement italien de 2006, un observatoire a été créé pour tenter de retisser des liens durablement marqués par cette rupture d'intensité dans la confrontation. Cet observatoire, contesté, est présidé par M. Virano, maintes fois démissionnaire devant l'impasse dans laquelle mènent certaines discussions. Une nouvelle fois, nous voyons l'importance de la gouvernance sociale du projet et, surtout, l'absence dans tout ce processus du maître d'ouvrage, à l'inverse de l'exemple suisse, où le BLS AlpTransit était le réel pivot de toutes les facettes du projet. Dans le cadre du Lyon-Turin, le technique et le social apparaissent découplés, ce qui peut conduire à certaines interrogations. En somme, si nous devons donner un qualificatif aux deux projets que nous comparons, le Lötschberg base est un projet territorial alors que le Lyon-Turin reste une simple planification réticulaire.

- 13 Le Lyon-Turin se présente ainsi comme un projet singulier malgré lui. Cette singularité s'exprime tout d'abord dans son orientation : tous les projets européens de tunnel de base s'intègrent dans des axes de logique nord-sud, hormis ce projet intégré dans le corridor V de logique ouest-est. Ce projet est ensuite singulier par son nom. Gothard, Lötschberg, Brenner, Semmering sont autant de noms de massifs et de cols possédant une épaisseur historique et territoriale de franchissement, transférant cet ancrage territorialisé au nouveau venu. A l'inverse, "Lyon-Turin" a effacé "Mont d'Ambin" ; les villes extrêmes encadrant l'ensemble du projet dans lequel prend place le tunnel ont effacé dans le discours les territoires traversés.

Le tunnel de base et l'illusion urbaine de l'effacement du territoire

- 14 Ce sentiment d'"effacement" du territoire par le tunnel de base, compris comme une émanation urbaine, est particulièrement manifeste lorsque l'on parcourt l'espace communication de LTF dans le bâtiment de la Rizerie de Modane. Le projet pourrait se résumer à la figure d'un tube traversant des couches géologiques, mais surtout traversant un vide d'hommes. En effet, il n'est à aucun moment fait référence à une quelconque opposition, à de quelconques débats autour du projet et des chantiers en cours. Quiconque n'aurait aucune idée, aucune information sur l'objet, ne pourrait saisir la portée et la destination des argumentaires présentés dans les films proposés par l'entreprise. Ce constat de l'ignorance de la partie adverse se retrouve lorsque l'on effectue une sitographie de la question : à aucun moment le réseau constitué par les sites internet des promoteurs du projet ne renvoie ou n'intègre nominativement leurs adversaires. Le champ de la communication, champ majeur dans l'invention d'un tunnel de base, révèle ainsi la faiblesse structurelle majeure du projet : l'absence de dialogue entre la dimension technique et la dimension sociale. Et pourtant, le territoire, la dimension sociale n'a eu, et n'a toujours, de cesse de se rappeler au technique. Nous ne

ferons pas la longue liste des manifestations organisées par le collectif NO TAV. Mais lorsque l'on parcourt la basse Vallée de Suse, on ne peut qu'être frappé par la diffusion, par la densité des symboles de la contestation : dans chaque commune située le long de l'autoroute et des nationales, des drapeaux fleurissent aux balcons et fenêtres, les inscriptions sauvages "NO TAV" ornent un grand nombre d'équipement public. Mais l'événement le plus pensé est encore la vente par lots des champs prévus pour accueillir le débouché italien du tunnel de base censé, dans une version du projet passée, remplacer celui de Venaus, à Chiomonte. Le territoire "étymologique" a montré qu'il pouvait bloquer la planification réticulaire : en devançant la procédure d'expropriation, le collectif l'a rendu impossible. Du coup, le tracé a dû être entièrement revu dans sa partie italienne afin de trouver un nouveau débouché, et ainsi déplacer le front de contestation en une autre partie de la vallée, plus en aval, à San Antonino. Ce "fait d'arme" pacifique est commémoré par des autocollants arborés sur les voitures des "combattants" comme autant de décorations de guerre (figure 2).

Figure 2. Autocollant "décorant" les acquéreurs d'une parcelle de champ située à la seconde sortie prévue du tunnel du Lyon-Turin³.



Cliché personnel, Oulx, août 2009.

- 15 Cette contestation est donc particulièrement intéressante en termes géographiques dans ses modes opératoires (No Tav, 2006), et jusqu'en son nom. "NO TAV" signifie "Non au Train à Grande Vitesse" (No Tav, 2008). Ce rapport à la vitesse doit être interrogé, car il ne faut pas occulter la dimension idéologique d'extrême gauche teintée de positionnement écologiste associée à cette contestation. Même si elle n'est pas toujours mise en avant par ses membres, elle est très présente jusque dans le code couleur des emblèmes de leur lutte. La lecture "nimbyste" qui en est fait est réductrice. Les opposants regroupés au sein de ce mouvement ne contestent pas seulement le tracé, mais bien le fondement même du projet, à l'inverse du syndrome "Nimby", qui se caractérise par un refus des seules nuisances sans refus systématique des apports d'un projet. La différence est notable, car il devient ainsi tabou de parler de compensations, moment pourtant clé dans les négociations visant l'acceptation des populations. Le seul fait d'accepter une telle

négociation est perçu comme un acte de "collaboration", puisque traduisant un accord implicite du fondement combattu. Aussi, derrière ce "NO TAV" peut-on trouver une vraie richesse de signification. Tout d'abord, nous pouvons lire une opposition à un mode d'exploitation de la nouvelle infrastructure ferroviaire projetée, n'apportant aucune retombée pour le territoire. Ensuite, nous pouvons lire une opposition à une certaine idée de l'Europe, politique et administrative, se fondant dans une image de la ville comme symbole de pouvoir central oppresseur de territoires montagnards, ou plutôt négateur des "communautés montagnardes".

- 16 La dimension communication, médiatique et scientifique, prend ainsi toute son importance. Ce rapport à la vitesse affiché comme figure de proue médiatique de la contestation se comprend par une erreur originelle de communication autour du projet dès 1991. Autant le projet a été présenté côté français comme infrastructure dédiée en premier lieu au report modal, à ce terme flou de "ferroutage", autant il a été présenté côté italien comme une infrastructure pour la grande vitesse ferroviaire, permettant de connecter les réseaux français et italien alors en cours de planification. Ainsi, l'observatoire et LTF tentent de repositionner le discours autour de l'argument "développement durable" du report modal. Or, ce positionnement du discours, dans le climat de suspicion qui est celui du Val de Suse, ne contribue pas à désamorcer le blocage dans un contexte de baisse des trafics routiers sur l'axe du Fréjus depuis quelques années. L'espace communication de la Rizerie retrouve ici toute son importance, car il permet de considérer une synthèse de la stratégie de communication autour du projet. L'espace LTF joue beaucoup sur l'auditif, avec de nombreux enregistrements audiovisuels. Les enregistrements de LTF relayent le repositionnement médiatique "report modal" du projet, notamment dans un film diffusé au niveau inférieur, qui en symbolise toute l'ambiguïté. Il met en scène deux journalistes, un français et une italienne. L'argumentaire présente le fondement social et territorial du projet en le déclinant à des échelles intermétropolitaines européenne et régionale, sans pour autant nier toute dimension plus "locale". Or, arrivé à la séquence sur la vocation première de l'ouvrage, rappelant la ligne choisie "report modal", quelque chose dissonne. En effet, alors que nous entendons "report modal", nous voyons "grande vitesse" : sur la table placée entre les deux journalistes trônent les deux symboles de la grande vitesse sur l'axe historique du Fréjus, les motrices du TGV réseau, assurant le Paris-Milan, et du Pendolino, qui assurait les défunctes relations Milan-Lyon. Le visuel dément ainsi l'auditif, pouvant laisser le visiteur – cette vidéo se situant en fin de parcours – plus qu'interrogé sur la cohérence de l'ensemble.

Conclusion

- 17 Les "nouvelles traversées alpines" sont censées représenter l'ère des traversées durables, sans d'ailleurs que ce poncif soit, dans ce cadre, réellement défini. Le doute s'est introduit dans le débat, ainsi qu'une haine violente. Or, peut-il y avoir une durabilité autre que sociale ? La réalisation du projet européen d'un espace métropolitain mis en réseau par un maillage dense et efficace ne doit pas faire l'économie de la pensée des interstices. Cela repose la question même de l'approche de l'objet transport, exploitation comme infrastructure, et de sa nécessaire humanisation au-delà de l'importante dimension technique. Un tunnel reste, certes, un objet technique, mais l'exemple suisse montre

l'importance de l'inventer socialement. En cela, la pensée d'une "cité-Europe" ne peut pas faire l'économie d'une pensée des Alpes.

- 18 En somme, le défi que posent les "traversées durables" est celui de la réinvention d'un pacte à l'image de celui construit autour du Gothard, unissant les villes de piedmonts et les communautés montagnardes autour d'un même dessein : la mobilité de franchissement.

BIBLIOGRAPHIE

BENZ G. (2007), *Les Alpes et le chemin de fer*, Lausanne, Antipodes, 152 p.

LA TRANSALPINE et al. (2007), *Actes du colloque "Nouveaux tunnels, nouveaux défis"*, Cité des sciences et de l'industrie, 27/06/2007, Paris, 26 p.

NO TAV (2005), *Facce NO TAV*, Borgone, Melli, 172 p.

NO TAV (2006), *100 ragioni contro la TAV in valle di Susa*, Grugliaso, Print Editor, 32 p.

NO TAV (2008), *Glossarietto NO TAV*, Venaus, Edizioni Libera Repubblica di Venaus in esilio, 30 p.

SUTTON K. (2009), *The Vienna Main station/Semmering base tunnel projects: European Union faces up its reunification*, Third International Conference of the International Railway History Association *Railways in transition - Eastern Europe Railways past, present and future in the 20th and the 21st centuries*, Bratislava.

TORRICELLI G.P. (1996), "Reti di trasporto e reti di città : il caso dell'arco alpino", *Memorie Geografica Italiana*, n. s. 2, Florence, Società di studi geografici, pp. 275-294.

TORRICELLI G.P. (2002), "Traversées alpines, ville et territoire : le paradoxe de la vitesse", *Revue de Géographie Alpine*, 90, 3, Grenoble, pp. 25-36.

NOTES

1. Un tunnel de base est un ouvrage percé plus ou moins à la base d'une montagne. Il s'oppose aux traditionnels tunnels de faîte, plus hauts, plus courts et limitant les vitesses possibles à cause des rampes d'accès dans les montagnes.

2. La votation est l'expression la plus manifeste de la démocratie directe en Suisse. Cela correspond à une sorte de référendum, le vote ne s'exprimant qu'au travers de bulletins oui/non.

3. Cette vente, commémorée sur les voitures dans le Val de Suse, a rendu toute expropriation impossible, obligeant à reconsidérer le tracé du tunnel sur le versant italien. "Moi, j'ai acheté un lot en première ligne. Chiomonte 30 mars 2008. NO TAV".

RÉSUMÉS

La pensée des traversées alpines est indissociable de celle des réseaux urbains alpins et, au-delà, européens. La nouvelle phase de percée des tunnels de base le réaffirme : les "Nouvelles Traversées Alpines" se retrouvent au coeur de l'enjeu de connexion des réseaux ferroviaires européens à grande vitesse. L'invention de la "cité-Europe" passe ainsi par la réinvention d'un pacte alpin autour du dessein de franchissement entre les villes de piedmonts et les communautés montagnardes traversées. Ces dernières ont, en effet, la capacité de bloquer un projet par leur refus. L'exemple du projet Lyon-Turin l'illustre, en contre-point de la réussite du tunnel de base du Lötschberg. La réussite suisse semble tenir à la capacité de conjuguer les inventions technique et sociale du tunnel, ne niant pas la dimension territoriale de cet objet réticulaire.

It is impossible to think about the alpine crossings without thinking about the alpine and European urban nets. The construction of the basis tunnels recalls it: the "New Alpine Crossings" are the kernel of the connection issue between the European high-speed railways nets. The invention of a "city-Europe" needs a reinvented pact, between the cities of the plains and the alpine communities, based on the reaffirmation of a common crossing destiny. The alpine communities can thwart the project by refusing it, as the example of the Lyon-Turin project shows, in contrast to the successful Lötschberg basis tunnel. The Swiss success seems to come from the capacity to mix technical and social inventions, replacing the territorial dimension in the reticular fundament.

INDEX

Mots-clés : tunnel, traversées alpines, ville, acceptabilité, conflit

Keywords : tunnel, alpine crossings, city, acceptability, conflict

AUTEUR

KEVIN SUTTON

Université de Savoie, Laboratoire EDYTEM (Environnements et Dynamiques des Territoires de Montagne), CNRS UMR 5204, CISM-Campus scientifique Pôle montagne, F - 73376 Le Bourget-du-Lac Cedex, kevin.sutton@univ-savoie.fr