

HISTOIRE DU TRAIN DE BRIANÇON

Origine de ce texte et remerciements

L'intérêt porté par l'association au thème du train, tient au fait que la construction de la ligne ferroviaire dans le secteur de Briançon a dû s'adapter à l'existence de canaux d'irrigation et leur permettre de traverser les voies. D'où l'existence de siphons monumentaux (*siphon*) construits par la société PLM¹.

Siphon permettant au canal des Trasseries de traverser la voie ferrée. La technique de construction est typiquement celle de la société PLM.

Pour en savoir plus sur ces ouvrages, l'une de nos adhérentes, Anne TARPENT, s'est rendue aux archives de la SNCF au Mans. Lors de cette visite, le conservateur des archives de la SNCF a remis la photocopie d'un numéro de « la vie du rail » daté du 1^{er} mai 1973 et comportant un dossier intitulé « le chemin de fer à Briançon (1853-1885), un destin contrarié ». Ce dossier très documenté signé de Mr VAUQUESAL-PAPIN portait sur les projets de ligne ferroviaire à Briançon et surtout sur les projets de liaison Briançon-Italie.



lui

Il nous a paru intéressant d'en reprendre les éléments essentiels.

Raymond LESTOURNELLE, président de la Société Géologique et Minière du Briançonnais.

HANDICAPS ET ATOUTS DE BRIANÇON POUR UNE LIGNE FERROVIAIRE AU 19^{ÈME} SIÈCLE

Briançon est une ville isolée...

En 1734, le « livre des postes² » ne mentionne pas le nom de Briançon. Idem en 1777 pour « l'indicateur fidèle ou guide des voyageurs³ ». En 1823, la route de Grenoble à Briançon est mentionnée. En 1843, la route des Postes mentionne la route de Gap à Briançon. Le parcours se faisait en diligences par une entreprise privée. Durée 10 h. Une correspondance vers Suze et Turin était assurée ainsi qu'un service local vers L'Argentière-la-Bessée.

...mais c'est aussi une position stratégique...

La ville est située au carrefour de 5 vallées (Durance, Guisane, Clarée, Cerveyrette, Ayes) surveillées et protégées par d'importantes fortifications : fort des Têtes, fort du Randouillet, fort Dauphin, fort d'Anjou, redoute du fort des Salettes... pour ceux qui ont été construits au début du 18^{ème} siècle.

Les activités y sont nombreuses

Les foires y étaient fréquentes et l'artisanat important (moulins, tanneries, chapelleries...)

Le cadre est somptueux

LA CONSTRUCTION DES LIGNES DE CHEMIN DE FER EN FRANCE AU DÉBUT DU 19^{ÈME} SIÈCLE

La loi du 11 juin 1842

Elle organise la construction des lignes de chemin de fer en France mais la région dauphinoise, la haute Provence et Briançon en sont exclues pour les raisons suivantes : faible population en déclin, peu d'industrie, conditions hivernales difficiles, attractivité de la vallée du Rhône déjà équipée entre 1848 et 1854.

1853 : première proposition de construction d'une ligne de chemin de fer en Briançonnais

À l'initiative du duc de VALMY, une société est créée : la *compagnie de Saint-Rambert*. Appuyée par les autorités haut-alpines, elle avait pour objectif d'obtenir une concession en vue de la prolongation des lignes vers l'Italie. Cette initiative était opportune puisqu'une commission du corps législatif avait été saisie d'un projet de loi visant notamment à l'approbation le **7 mai 1853** de financements pour une prolongation des lignes existantes vers l'Italie par le col de l'Échelle ou Montgenèvre.

¹ Intégrée en 1938 dans la SNCF.

² Liste générale des postes dressée sur ordre du cardinal de Fleury ministre d'État.

³ Inventaire des routes royales ou particulières.

Cette initiative fut considérée par certains comme une manœuvre visant à valoriser la Compagnie de Saint-Rambert en difficulté. C'est pourquoi MAGNE, président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, s'opposa à l'octroi de la concession.

Malgré cela, ce projet n'a pas été abandonné comme le montre l'exposé des motifs : « *que ce chemin deviendra la tête de ligne d'une des voies internationales les plus importantes* » ou encore « *que les études préparatoires démontrant que le passage des Alpes par Briançon et le raccordement par-delà avec la ligne de Turin à Suze, ne présente aucune difficulté sérieuse* ».

Les études relatives au prolongement sur Briançon ont été poursuivies en 1855-1856 sur deux tracés différents, le tracé Drac-Durance déjà étudié et le tracé Romanche. Malgré un subventionnement, ce dernier périclita en raison de la préférence affichée par Napoléon III.

LA NAISSANCE DU PLM

La convention du **11 avril 1857**, consacrée par le décret du **19 juin 1857**, créait la société Paris-Lyon-Méditerranée ou PLM. En 1858 et 1859, elle absorbait la compagnie de Saint Rambert, devenue compagnie du Dauphiné. Elle bénéficiait alors de concessions dans la perspective de lignes à construire sans subvention ni garantie d'intérêt, notamment « *une ligne de Gap à la frontière sarde⁴* ». La construction de cette dernière était subordonnée à l'exécution de travaux entre Suze et la frontière.

Ce plan affiche les deux tracés possibles pour une liaison Briançon-Italie :

- * *par un tunnel sous le col de l'Échelle*
- * *par un tunnel sous le col de Montgenèvre.*

Les représentants de l'Isère se sont ralliés au projet sur la base des arguments suivants :

- * les cols de l'échelle et de Montgenèvre sont les seuls passages permettant à une ligne de chemin de fer de franchir les Alpes.
- * les études adoucies par les Ponts et Chaussées ont montré que l'exécution du projet serait facile.
- * ce tracé est plus court que celui du projet concernant la Drôme.

On s'en doute, ce projet a été également défendu par les autorités militaires soucieuses d'établir des communications rapides avec Grenoble et Lyon, en complément de la communication routière passant par le col du Lautaret.

PÉRIPÉTIES

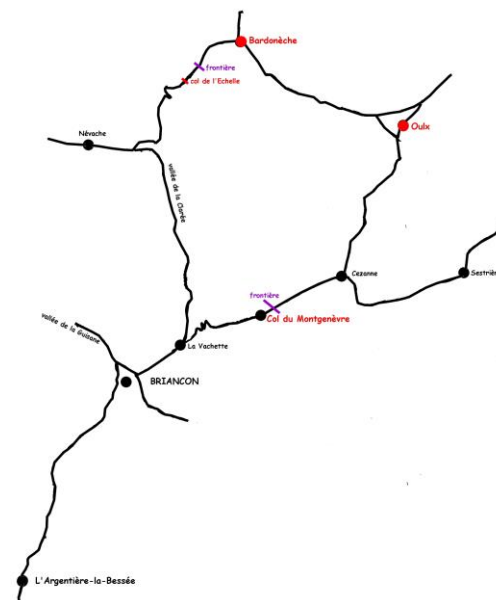
La convention de 1857 est mise en sommeil essentiellement pour des raisons politiques : réorientation de la politique étrangère de l'Italie, guerre de 1870 ...

Cependant, un projet de loi du 5 juillet 1874 reprend le dossier et conventionne la ligne de Briançon, sous réserve qu'elle se prolonge vers l'Italie. La société PLM exprime son accord car elle y voit le dessin d'une ligne internationale offrant des débouchés économiques pour Marseille et la Provence⁵. Le projet est approuvé le 15 février 1878.

Dans cette période, le député Laurençon dépose un projet de loi visant à prolonger la ligne de Briançon jusqu'à La Vachette, point de départ d'un éventuel tunnel vers Bardonnèche ou Oulx.

Ce projet de loi se heurtait aux problèmes des coûts soulignés par le Conseil d'Administration de la société PLM, soit entre Gap et Briançon, des terrassements de 2.127.000 m³, 2 grands viaducs, 6 tunnels d'une longueur totale de 2.245 m...

Dans les années qui suivirent, la construction de la ligne Gap-Briançon poursuivit son chemin avec l'ouverture du tronçon à voie unique L'Argentière-la-Bessée-Briançon le **15 septembre 1884**. Mais rien du côté de l'Italie, en raison de l'attitude francophobe de certains de ses dirigeants.



⁴ La frontière sarde n'était pas celle de la Sardaigne actuelle mais celle du royaume de Piémont-Sardaigne.

⁵ D'où la construction d'une ligne à 2 voies.

LE CONGRÈS DE BRIANÇON

Il s'est tenu le **19 août 1907** et a réuni tout ce qui compte comme forces politiques et économiques en Provence et en Italie du Nord, sur la base du constat suivant : la ligne Veynes-Briançon se termine en impasse à Briançon et la relation avec l'Italie du Nord est assurée par des véhicules automobiles, ce qui est une absurdité. En France, il n'y a pas d'autre exemple de ce genre.

Le congrès proposait alors de prolonger la ligne jusqu'à la Vachette (dénivelée à gravir : 150 m) et de définir 2 itinéraires (**plan**) pour rejoindre l'Italie :

* par Montgenèvre

...pour rejoindre Cezanne puis Oulx en empruntant un tunnel sous Montgenèvre.

Longueur de la ligne depuis Briançon : 27 km. Point culminant : 1401 m. Longueur du grand tunnel : 8258 m, (longueur totale des tunnels : 11228 m)

Coût total : 40 millions de francs dont 22 pour la France.

* par le col de l'Échelle

...Pour rejoindre Bardonnèche en empruntant un tunnel sous le col de l'échelle.

Longueur de la ligne depuis Briançon : 19 km. Point culminant : 1512 m. Longueur du grand tunnel à percer : 4.600 m dont 1680 en France, longueur totale des tunnels : 7.770 m.

Coût total : 35 millions de francs dont 13 pour la France

Pour des raisons essentiellement financières de coûts, le tracé sous le col de l'Échelle avait la faveur de la France et le tracé sous Montgenèvre la faveur de l'Italie.

Ces divergences ont compromis les projets malgré le développement au début du 20^{ème} siècle d'une clientèle touristique et les incitations des professionnels du tourisme.

LE RAPPORT DE SÉJOURNÉ

Publié le **15 avril 1919**, ce rapport donna le « coût de grâce » aux projets de liaison Briançon-Italie.

Le rapport excluait à priori le tracé sous le col de l'échelle en raison des conditions climatiques difficiles qui règnent en Clarée : enneigement, avalanches, inondations, glissements de terrains...Or le tracé sous Montgenèvre permettait de diminuer de 80 m l'altitude du point culminant.

Les objections formulées par ce rapport sur le tracé sous Montgenèvre étaient les suivantes :

- * le raccourcissement des distances était faible.
- * la clientèle susceptible d'emprunter ce tronçon était potentiellement peu importante.
- * la voie est une voie unique.
- * l'interruption de la ligne du Mont Cenis aujourd'hui disparue pour cause d'enneigement était rare.

Le rapport considérait donc que le coût du projet (65 millions de francs en 1919) était disproportionné par rapport aux bénéfices que l'on pouvait tirer de cette nouvelle ligne. Le rapport suggérait la création d'une ligne régulière de cars ou des solutions technologiques proposées par certains ingénieurs : voie à rail central ou voie métrique électrique.

LA SITUATION ACTUELLE

* la ligne Veynes-Briançon

Selon la SNCF, sa rentabilité n'est pas assurée. Sa préférence irait à une ligne de cars. Le train de nuit Briançon-Paris fait partie des 2 trains de nuit conservés à l'échelon national, au service de la clientèle des sports d'hiver de la station de Serre Chevalier.

* la prolongation vers l'Italie

Elle existe, mais sous forme d'une *navette* de petits bus allant de Briançon à la gare de TGV d'Oulx.

Depuis les années 1980, les projets de tunnels sont analysés par des associations pour en souligner les aspects positifs ou négatifs. Il est surprenant que ce vieux projet puisse aujourd'hui encore susciter tant de passions.

On trouvera quelques-uns de ces points de vue à ces adresses :

* SAPN (Société Alpine de Protection de la Nature)

<http://www.sapn05.org/wp-content/uploads/2018/02/PC150-montgenevre.pdf>

* ATTAC

<https://local.attac.org/attac05nord/spip.php?article31>

* Association Briançon Italie Ferroviaire

<http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/Brianc%CC%A7on-Bardonne%CC%80che-1.pdf>

* collectif Défense et Développement de la vallée de la Clarée

<http://www.collectifclaree.com/Vers-l-Italie-par-le-train.html>

* dossier du Dauphiné Libéré

<https://www.ledauphine.com/hautes-alpes/2012/11/04/f-le-scenario-dit-minimaliste>

* dossier de Joël Giraud député des Hautes Alpes

<https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=tunnel+montgen%C3%A8vre>

Il existe même un syndicat mixte pour le tunnel sous Montgenèvre (SETUMONT) qui réunit essentiellement des communes.

<http://comersis.fr/communes.php?epci=250500824>