

## Monaco enterre ses trains

La principauté de Monaco doit beaucoup au chemin de fer. L'arrivée du train en 1868 favorisa grandement son développement touristique et donc son essor économique. Mais l'exiguïté de son territoire (1,5 km<sup>2</sup> en 1861) a contraint les pouvoirs publics monégasques à autoriser les immeubles élevés et à mener de grands travaux, notamment la construction de terre-pleins littoraux, qui ont entraîné une augmentation de 30 % de la superficie du micro-État. À cela il faut ajouter la mise en tunnel en deux étapes de la ligne ferroviaire. D'abord, en 1964, pour la partie orientale, avec une galerie de 3491 m, ce qui a eu pour conséquences la disparition de la gare de Monte-Carlo et une réorganisation profonde de la Principauté (grandes voies de circulation routière, terre-pleins du Portier et du Larvotto avec les déblais, etc.). Trente-cinq ans plus tard, c'est au tour de la partie occidentale de la voie ferrée d'être enterrée. En effet, le 27 novembre 1999 était mis en service un tunnel monotube de 2800 m rejoignant la première déviation (voir carte). En attendant l'ouverture de la ligne à grande vitesse Valence-Marseille, prévue pour 2001, c'est désormais l'ouvrage souterrain le plus long entre Paris et Vintimille, devançant avec plus de 6 km les légendaires tunnels du PLM de Blaisy-Bas ou de la Nerthe. Les travaux ont duré six années et, quoique majoritairement en France (1,8 km sur les 2,8 km), c'est la Principauté qui a totalement financé l'opération (1,63 milliard de F – 250 millions d'euros). Il a fallu construire, au niveau du vallon Sainte-Dévote, une gare souterraine monumentale de 500 m de long, 22 m de large et 13 m de haut avec trois voies à quai, pour desservir Monaco. Elle est accessible de quatre endroits à l'aide de galeries pour les piétons, de tapis roulants, d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs. Quant au parking de 700 places sur treize niveaux, d'un coût de 380 millions de francs (58 millions d'euros), il ne sera achevé qu'en novembre 2000 en raison de problèmes domaniaux, car il se trouve en partie sur la commune française de Beausoleil.

En dépensant plus de deux milliards de francs, la Principauté récupère quatre hectares d'emprises ferroviaires, ce qui va lui permettre d'édifier sur dix ans 135 000 m<sup>2</sup> de planchers à usages industriel, commercial, culturel et d'habitation ainsi que de créer quelques espaces verts. Cette déviation bénéficie aussi à la SNCF qui va se retrouver avec une bande de quelques dizaines de mètres de large et de 1,5 km de long sur le littoral de la commune de Cap d'Ail, de quoi faire saliver certains ! Par ailleurs, la création d'une troisième voie en gare va améliorer l'exploitation du tronçon Nice-Vintimille, véritable ligne de banlieue empruntée par les migrants pendulaires travaillant principalement à Nice ou en Principauté. Hors période estivale, la gare de Monaco est fréquentée quotidiennement par 4 500 personnes, essentiellement des travailleurs frontaliers français ou italiens. En été, le trafic frise les 10 000 personnes, mais c'est le dimanche du Grand Prix de formule 1, en mai, que les records d'affluence sont enregistrés avec 30 000 clients.



### 1. La principauté de Monaco en 2000

La Principauté n'en a toutefois pas fini avec les grands travaux. Les deux autres aménagements majeurs en cours sont chacun d'un coût équivalent au tunnel. Le Grimaldi Forum est un très important complexe de congrès comprenant trois amphithéâtres totalisant 3 100 places, deux halls d'exposition et treize salles de commission. Il doit être livré en juin 2000. À côté des séjours d'affaires, Monaco se tourne de plus en plus vers le secteur maritime. Elle est devenue en quelques années une des principales places européennes de *shipping*, avec l'installation de sociétés d'affrètement et d'organisation des transports internationaux, de cabinets d'experts maritimes, de courtiers, etc. La Principauté cherche à devenir un port majeur de grande plaisance et de croisières. À cet effet, les travaux de construction d'une digue semi-flottante de 352 m de long, prolongeant le Rocher, ont commencé en janvier 2000. Il s'agit d'un ouvrage creux qui sera immobilisé par huit ancres. Il accueillera une gare maritime et un parking sur quatre niveaux à l'intérieur. Une contre-jetée, enracinée au pied du Centre de Congrès Auditorium, est également envisagée. Ainsi S.A.S. Rainier III continue d'étendre sa renommée de « prince bâtisseur » ! – **Jean-Christophe Gay**