



ILS NE PENSENT PAS (FORCÉMENT) COMME NOUS

LYON-TURIN : DES ÉCOLOGISTES CONTRE LE RAIL !

PAR JEAN SIVARDIÈRE



Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

Le projet ferroviaire Lyon-Turin est critiqué avec virulence par des écologistes : trafics insuffisants, coût prohibitif, danger pour l'environnement. Pour eux, la ligne existante Dijon-Chambéry-Modane serait une alternative immédiatement disponible. Ils se trompent, voici pourquoi. Le transport du fret à travers les Alpes du Nord est assuré à 91 % par la route. L'objectif du projet est son report massif sur le rail. Ce trafic a certes diminué, mais pour des raisons conjoncturelles : la crise a ralenti les échanges ; la forte hausse des péages aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus et sur les autoroutes d'accès a incité les camionneurs à passer par Vintimille. Longtemps surestimé, le potentiel fret du rail est aujourd'hui sous-estimé. Au trafic routier France-Italie, il faut ajouter le trafic Espagne-Italie, devenu aussi intense, qui pourrait se reporter sur le Lyon-Turin (la distance Barcelone-Milan est la même via Vintimille ou Lyon), soit au total 2,6 millions de camions par an. Quant au potentiel voyageurs, il est loin d'être négligeable : l'Italie est le seul pays voisin non connecté au réseau français à grande vitesse, si bien que le trafic entre la France et l'Italie s'effectue surtout par avion (plusieurs millions par an) et par route.

Opposition incompréhensible

Le coût global de la liaison Lyon-Turin, 26 milliards d'euros selon ses opposants, est trompeur : il comprend celui de la partie italienne, et celui d'une partie du contournement fret de l'agglomération lyonnaise, indispensable par ailleurs. L'élément clé du dispositif est le tunnel de base de 57 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, évalué à 8,5 milliards d'euros en 2010. L'Union européenne se dit prête à le financer à 40 %, le reste l'étant par l'Italie (35 %, soit 2,9 milliards) et la France (25 %, soit 2,2 milliards). Est-ce vraiment hors de portée pour

notre pays ? La Suisse a financé seule ses deux tunnels de base, le Lötschberg (36 km) et le Gothard (57 km), pour 14 milliards d'euros grâce à sa redevance kilométrique poids lourds, la RPLP, un modèle de fiscalité écologique comme aurait pu l'être l'écotaxe française... Plus inattendue, l'opposition environnementaliste au Lyon-Turin est incompréhensible : les vallées alpines sont devenues des couloirs à camions dangereux et si pollués qu'il faut souvent y limiter la circulation en saison touristique. La Côte d'Azur n'est pas épargnée. Soucieux de leur cadre de vie, les Suisses ont percé leurs tunnels ferroviaires pour endiguer un trafic

le passage de trains longs et lourds, d'où de faibles performances et un coût d'exploitation très élevé qui ne permettent pas de basculer le trafic routier sur le rail. Cette ligne de montagne est au tunnel de base, situé à 600 m d'altitude, ce que la RN6, qui passe par le col du Mont-Cenis, est à l'A43 et au tunnel routier du Fréjus. L'exemple du tunnel du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel ferroviaire de base : quatre ans après sa mise en service, le trafic annuel y est passé de 3,8 millions à 11,3 millions de tonnes. Faut-il, enfin, opposer une liaison ferroviaire nouvelle à la modernisation des lignes

LOIN D'ÊTRE UN « NOTRE-DAME-DES-ALPES », LE LYON-TURIN PEUT CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DE LA POLLUTION DES VALLÉES ALPINES.

de seulement 1,2 million de camions par an. Selon certains opposants, le Lyon-Turin provoquerait un « désastre environnemental » (mais rien de tel n'a été observé en Suisse), et son bilan carbone resterait négatif jusqu'en 2050. Une étude récente réalisée par des experts indépendants - Gérard Mathieu, Jacques Pavau, Marc Gaudry - a démontré que, à la suite des reports de trafic sur le rail, son bilan deviendrait positif sept ans seulement après sa mise en service. Les adversaires du Lyon-Turin souhaitent un report du trafic routier sur le rail, mais ils préconisent d'utiliser la voie ferrée existante Saint-Jean-de-Maurienne - Suse, qui n'est utilisée qu'à 20 % de sa capacité, et d'attendre qu'elle soit saturée pour percer un tunnel de base. Or elle ne sera jamais saturée : elle culmine à 1 300 m d'altitude, et ses pentes exceptionnelles de 3 % interdisent

existantes ? Les promoteurs de la route opposent-ils les autoroutes aux routes ordinaires ? Croire que l'abandon du Lyon-Turin bénéficierait au réseau actuel est une illusion, il entraînerait au contraire de nouveaux et très coûteux investissements routiers : rocade autoroutière à Chambéry, deuxième tunnel du Mont-Blanc... Loin d'être un « grand projet inutile », le Lyon-Turin peut contribuer à la réduction de la pollution des vallées alpines et des émissions de gaz à effet de serre. En le diabolisant, ses opposants risquent, tout en se lamentant sur le déclin du rail, de priver celui-ci d'un outil performant. Ils oublient aussi que le nouveau lien ferroviaire, outil structurant d'aménagement du territoire, peut favoriser les échanges économiques et culturels, et provoquer un rééquilibrage entre Europe du Nord et Europe latine. ■