

Gérard MATHIEU, Géographe et Consultant – 24 Mai 2014

Rectificatif suite à un article paru dans un quotidien de l'écologie à propos du Lyon-Turin, en citant le rapport du coordonnateur européen, Laurens Jan Brinkhorst.

"Ne me remerciez pas. C'est bien volontiers que je vous ai apporté ma contribution afin de vous éviter erreurs, contre-sens et inexactitudes.

Vous évoquez le rapport Brinkhorst mais en sortant une phrase de son contexte (procédé inconvenant) pour lui donner le sens que vous souhaitez. Alors que le rapport (je l'ai, merci) préconise seulement de tirer profit de la ligne et du tunnel existants (dont le gabarit vient d'être augmenté) pour développer le trafic ferroviaire. Ceci pendant la dizaine d'années qui va s'écouler avant qu'on ne dispose du tunnel de base.

Par contre vous omettez de dire que L.J. Brinkhorst a été clair : il juge nécessaire une nouvelle ligne ferroviaire performante. Ce qui n'est pas et ne sera jamais le cas de la ligne existante pour des raisons de profil évidentes que j'ai déjà évoquées : déclivités de 3 % incompatibles avec des trains lourds, les seuls compétitifs économiquement.

Viendrait-il à l'esprit l'idée de transférer sur la RN 6 et le col du Mont Cenis les poids lourds qui utilisent l'A 43 ? En utilisant des 12t au lieu des 38/40t désormais usuels ? Eh bien la ligne ferroviaire existante est au tunnel de base ce qu'est la RN 6 à l'ensemble A 43 + tunnel du Fréjus.

Vous avez amorcé un semblant de rectificatif, mais en fait ... vous ne changez rien et maintenez votre point de vue, contre tout bon sens. Dommage pour la crédibilité de votre association et le point de vue écologiste que vous prétendez représenter.

Dommage aussi que vous vous opposiez à un nouveau tunnel ferroviaire alors qu'on ne vous a guère entendu sur le doublement, en cours, du tunnel routier du Fréjus et sur les velléités qui se manifestent pour doubler celui du Mont Blanc. Demandez donc aux riverains des 2 vallées ce qu'ils en pensent.".....

....."Sachez que **le tunnel de base a été précisément conçu pour les trains de fret** afin de leur éviter les fortes rampes (les TGV s'affranchissent aisément de rampes de 3 ou 4 %). Il est dit de base parce qu'évitant les très fortes déclivités de la ligne « historique » (1871). Sur le modèle des nouveaux tunnels « de base » suisses : Lötschberg (36 km) mis en service en 2007 et St Gothard (57 km) : mise en service prévue en 2016. Objectif permettre d'augmenter fortement le tonnage des trains et de diminuer considérablement les coûts de transport afin de rendre le rail compétitif avec la route (ou plutôt l'autoroute) et de transférer le trafic des poids lourds internationaux sur le chemin de fer. **Le fret devrait constituer 90 % du trafic du tunnel Lyon-Turin !**

Voyez le tunnel sous la Manche.

Lyon-Turin devrait ainsi permettre aux vallées alpines (vallée de Chamonix, Maurienne, cluse de Chambéry, etc.) d'être délivrées, au moins en grande partie, de la pollution et des nuisances que leur imposent les millions de poids lourds qui les traversent chaque année."
