



Communiqué de Presse

13 Décembre 2005

LA LIAISON LYON-TURIN : SEULE ALTERNATIVE DURABLE A L'ASPHYXIE DES ALPES

L'actualité récente a fait écho d'une forte opposition locale en Val de Susse sous le slogan « non au TGV Lyon-Turin ». L'insuffisance de dialogue entre l'Etat italien, les Elus, et les populations, dont il est à souhaiter qu'il reprenne au plus vite suite à l'accord signé à Rome samedi dernier, a compromis l'échange d'informations objectives et rationnelles. Aussi, il apparaît indispensable de corriger certaines contrevérités.

En premier lieu, la future liaison ferroviaire Transalpine n'est ni un projet TGV, ni une simple liaison entre les deux capitales du Piémont et de Rhône-Alpes.

En 2020, lors de la mise en service de la liaison Transalpine, plus de 85% des trains qui emprunteront le tunnel international seront des trains de marchandises ! Cette liaison est donc avant tout une desserte ferroviaire de fret : peut-on parler dans ce cas de ligne TGV ? D'autre part, ce tronçon manquant s'intègre dans un réseau ferroviaire d'envergure européenne en cours de construction : ligne Barcelone-Perpignan, projet de ferroutage entre Perpignan et Luxembourg, ouverture prochaine de la liaison Turin-Milan ... L'enjeu est d'offrir une véritable alternative au transport routier sur de longues distances, entre les différentes villes le long de l'axe Lisbonne-Kiev, et pas seulement de relier Lyon et Turin

TOUJOURS PLUS DE MARCHANDISES TRAVERSENT LES ALPES

Dans une interview récente, Jacques Barrot rappelait que, tous passages confondus, 2.850.000 poids lourds ont franchi les Alpes franco-italiennes en 2004, soit une augmentation de 25% en dix ans. Le tonnage total de fret transporté entre la France et l'Italie s'est élevé à plus de 50 millions de tonnes dont moins de 15% sur rail.

Il est tout aussi inexact d'affirmer que le trafic routier pourrait passer par la Suisse et ses nouveaux tunnels : en effet la Confédération a prioritairement décidé (et approuvé par référendum) de diviser par deux le nombre des poids lourds traversant le territoire helvétique sur route pour le ramener à 650.000 par an maximum. De plus, le tunnel du Saint-Gothard débouche sur un goulot d'étranglement ferroviaire non résolu au nord de Milan.

TOUJOURS PLUS DE POLLUTION EN EUROPE

Rappelons d'autre part qu'une seule locomotive suffit en plaine à tracter un train fret de 1.600 tonnes. En revanche, en raison des fortes pentes de la ligne historique Modane-Bardonecchia, ouverte au XIXème siècle, deux locomotives peinent pour tracter un train de 1.150 tonnes! Cette ligne peut elle être une solution d'avenir, comme argumentent certains, à l'heure des économies d'énergie et d'alerte à la couche d'ozone ?

Les études comparatives publiées par l'ADEME mettent en évidence une consommation d'énergie cinq fois plus importante pour transporter une tonne de marchandises par route en comparaison avec le rail : en clair, faire transiter entre Lyon et Turin 40 millions de tonnes par le mode ferroviaire en substitut à la route, permettra non seulement d'économiser annuellement 250.000 TEP*/an mais aussi de réduire les émissions de polluants de 360 T/jour (CO2 en particulier).

La future liaison transalpine participera à la préservation du massif alpin, un patrimoine mondial, dont les habitants se doivent d'être les premiers défenseurs.

*TEP : Tonne Equivalent Pétrole

Pour tous renseignements complémentaires :

Comité pour la Transalpine : www.transalpine.com - info@transalpine.com

Tél. 04 72 59 51 57