

Les écologistes et le projet Lyon-Turin: une opposition incompréhensible

France/Italie L'attitude des écologistes face au projet de ligne nouvelle Lyon-Turin est déconcertante. Après avoir soutenu un projet destiné à soulager les vallées alpines, devenues des couloirs à camions dangereux et pollués, ils ont changé d'avis et s'y opposent frontalement aujourd'hui. Quels sont donc leurs arguments?



LES écologistes dénoncent un «*désastre environnemental*» lié à la construction du tunnel interfrontalier. Certes des servitudes (stockage des déblais) voire des risques (amiante) existent mais ces problèmes ont été surmontés lors du percement des grands tunnels routiers en France ou ferroviaires en Suisse. Un tel catastrophisme est-il justifié? Vers 1980, les opposants à la LGV Paris-Lyon affirmaient que le vent du nord s'engouffrerait dans la tranchée du col du Bois Clair et détruirait le vignoble du Mâconnais...

Les écologistes affirment que la construction de l'ouvrage entraînera de fortes émissions de gaz à effet de serre, le bilan carbone de l'opération restant négatif jusqu'en 2050. C'est inexact: une étude réalisée par des experts indépendants et reconnus (Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry, "Évaluation de la contribution de la politique ferroviaire à l'objectif du facteur 4", mars 2013) a montré que ces émissions seraient compensées par les effets des transferts de trafics en moins de dix ans, une durée négligeable devant la durée de vie de l'ouvrage.

Selon les écologistes, le Lyon-Turin ne serait plus d'actualité puisque le trafic de camions transitant par les Alpes du nord a diminué. L'observation est exacte, mais incomplète: le trafic franco-italien transitant par la Côte d'Azur est, lui, en augmentation constante. Or, ces deux flux, nord-sud et est-ouest, seront captés par le Lyon-Turin: la distance Barcelone-Milan, par la route ou par le rail, est la même, à quelques kilomètres près, qu'on passe



par Vintimille ou par Modane. Si le trafic routier n'a pas suivi les prévisions de croissance aventureuses des années 1990, il s'est cependant stabilisé à un niveau inacceptable: 2,6 M. de camions par an. Alors que le trafic entre l'Allemagne et l'Italie n'est que de 1,2 M. de camions, les Suisses ont construit deux tunnels ferroviaires de base, le Lötschberg (36 km) ouvert en 2007 et le Gotthard (57 km) qui le sera en 2016, afin d'en transférer la moitié au moins sur le rail (alors que celui-ci assure déjà 70% du trafic total, contre à peine 10% entre la France et l'Italie).

Quant au trafic voyageurs, faute d'une liaison efficace entre les réseaux ferrés français et italien, il s'effectue surtout par la route entre Lyon et Turin et par avion entre Paris et l'Italie du nord: 3 millions de passagers par an, l'équivalent des trafics Paris-Toulouse ou Paris-Nice, les deux premières lignes intérieures françaises. Or, le train peut capter le trafic routier à longue distance (après la mise en service de la LGV Paris-Lyon, l'autoroute A6 n'a jamais été élargie à 2 x 3 voies sur l'ensemble de son tracé, comme cela était prévu

initialement) et, même si le trajet aérien Paris-Milan ne se fait à terme qu'en 4h15 (comme Paris-Marseille avant l'ouverture de la LGV Méditerranée), le rail devrait capter un bon tiers du marché aérien.

Des lignes de substitutions?

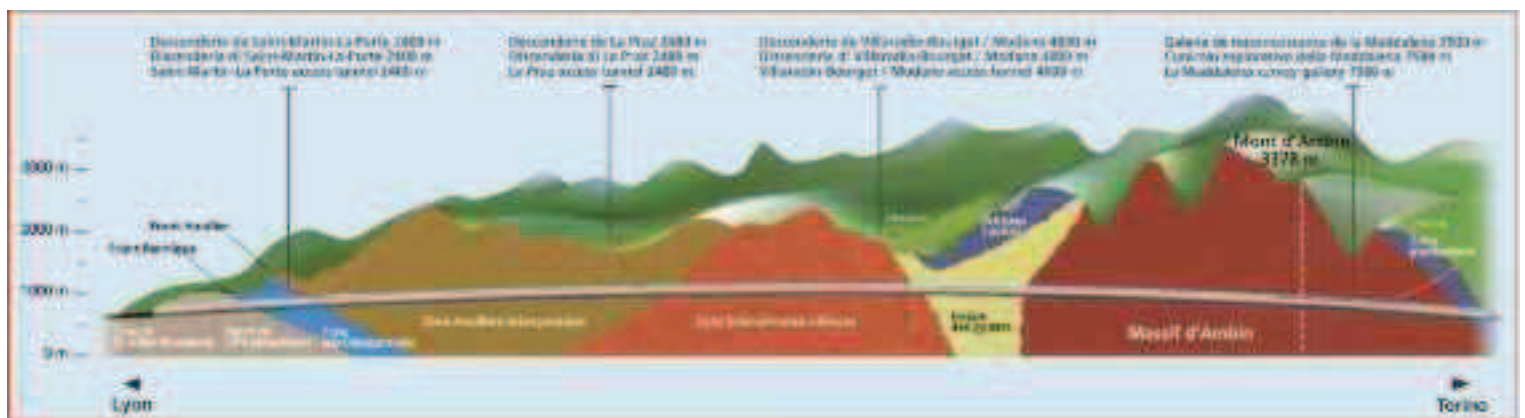
Selon les écologistes, la ligne classique via Chambéry et Modane, aujourd'hui utilisée à moins de 30% de sa capacité, pourrait permettre de transférer le trafic routier de fret sur le rail. C'est une illusion. Les camions passent-ils encore par la RN 6 et le col du Mont Cenis? Non, ils utilisent une infrastructure moderne: des tunnels de base (Mont Blanc, Fréjus) et des autoroutes d'accès performantes (A40, A43). A l'inverse, la ligne de Maurienne est sinueuse, culmine à 1300 m d'altitude et présente des rampes de plus de 3%, ce qui est prohibitif pour le fret. Ses coûts d'exploitation sont supérieurs de 40% à ceux d'une ligne de plaine. Le problème n'est pas sa capacité mais son manque de compétitivité. Quant à l'exigence des écologistes d'un "report immédiat" du trafic sur le rail, elle fait

sourire. Ce n'est pas l'Etat qui décide de la part de marché de chaque mode de transport, nous ne sommes pas dans une économie administrée mais dans une économie de marché. Ce sont les chargeurs qui décident. Or, aujourd'hui le rail via Modane est trop cher et peu fiable.

Le modèle suisse

Un tunnel ferroviaire de base est donc nécessaire pour un transfert massif du trafic routier sur le rail. Les Suisses l'ont bien compris. Alors que, d'après l'Office fédéral des Transports, le réseau suisse n'est utilisé qu'aux deux-tiers de sa capacité, ils ont choisi de percer des tunnels de base, un choix coûteux mais qui leur permettra de ne plus subventionner le rail à fonds perdus. Une décision judicieuse: depuis l'ouverture du tunnel du Lötschberg, le trafic sur cet axe est passé de 4 à 12 millions de tonnes par an.

Les écologistes dénoncent un coût "pharaonique" et France Nature Environnement parle d'une "tragédie pour l'économie et le bon sens". Si un petit pays comme la Suisse a pu financer deux tunnels, pourquoi deux grands pays, qui plus est



Les grandes zones géologiques sur le tracé du futur tunnel transfrontalier

aidés par l'Union européenne qui financera le tunnel transfrontalier à 40%, ne pourraient-ils pas en financer un seul? L'effort côté français est de l'ordre de 200 M.€ par an sur dix ans, soit le produit d'une surtaxe d'un demi-centime sur le gazole automobile... Quant au coût global du projet, 26 milliards € selon la Cour des comptes, il est repris sans esprit critique par les opposants au projet. Outre celui du tunnel, il contient le coût des travaux côté italien, la moitié du coût du contournement fret Est de Lyon, celui des deuxièmes tubes des tunnels de Chartreuse et de Belle-donne qui ne sont pas indispensables et celui de la LGV Lyon-Avressieux aujourd'hui abandonnée. Enfin, il faut en déduire le coût de tous les travaux routiers qui seraient lancés en cas d'abandon du projet: contournement autoroutier de Chambéry, deuxième tube au Mont Blanc...

On a dépensé environ 40 milliards € pour construire les tunnels du Mont Blanc et de Fréjus et les autoroutes menant en Italie: pourquoi protester quand il est question d'en dépenser la moitié seulement pour moderniser le rail?

Des budgets non transférables

Les opposants craignent aussi que la réalisation du Lyon-Turin ne pénalise le réseau classique. Les grands projets ferroviaires et le réseau classique ne sont pas des vases communicants. Il ne faut pas croire qu'en cas d'abandon du Lyon-Turin, les crédits se reporteraient automatiquement sur le réseau classique. Tout grand projet suscite un financement spécifique. En cas

d'abandon, l'argent du Lyon-Turin serait utilisé pour lancer de nouveaux investissements routiers (en cas d'abandon de la LGV Poitiers-Limoges, les élus du Limousin ont déjà prévu d'élargir la RN 142 à 2 x 2 voies). Les écologistes opposent les grands projets et le réseau classique mais les partisans de la route, eux, n'opposent pas les autoroutes et le réseau routier ordinaire... ils veulent développer les deux!

Ainsi donc, les écologistes qualifient le Lyon-Turin de «grand projet inutile imposé». La contradiction est évidente: on ne peut pas à la fois vouloir priver le rail d'un outil performant et se lamenter sur son déclin! En réalité, il s'agit d'un projet intelligent, nécessaire si on veut transférer massivement les trafics routier et aérien sur le rail mais qui, pour être efficace, devra être accompagné, comme en Suisse, d'une politique fiscale de maîtrise du trafic routier.

Enfin, alors qu'ils se disent favorables à la construction européenne, les écologistes sont muets sur le rôle évident du Lyon-Turin dans l'aménagement du territoire européen, alors que l'ouvrage, très comparable au tunnel sous la Manche, facilitera les relations commerciales et culturelles et rééquilibrera ainsi l'économie européenne au profit de l'Europe latine.

En définitive, en diabolisant un projet bénéfique à l'économie et à l'environnement, les opposants au Lyon-Turin se trompent d'adversaires. Ils font le jeu de la route et de l'avion et ils desservent la cause européenne. ■

Jean Sivardière
vice-président de la FNAUT

■ L'écrivain Erri De Luca relaxé

Le 4 novembre 2015, l'écrivain italien Erri De Luca a finalement été relaxé par le tribunal de Turin qui le jugeait pour «incitation au sabotage» du chantier du tunnel Lyon-Turin, à l'issue d'un procès au centre duquel la liberté d'expression était en jeu. Prix Femina étranger 2002, De Luca est convaincu que «la ligne soi-disant à grande vitesse en val de Suze devait être freinée, entravée donc sabotée pour la légitime défense de la santé, du sol, de l'air, de l'eau d'une communauté menacée»... Une pétition européenne lancée par le comité de soutien de l'écrivain avait reçu la signature de plus de 500 personnalités du monde de la culture dans une vingtaine de pays. ■

Déshuntages fu

Mis en service en 1998, les X73500 constituent en France le matériel de référence des lignes régionales en zone rurale. Engins monocaisse de 80 places présents à 337 exemplaires, ils ont pris la relève de générations d'autorails livrés dans les années 1950. Ils ont donc incarné la relance du transport régional lors de l'expérimentation de la régionalisation. Le récent déraillement de Sainte-Pazanne lié à des problèmes de déshuntages furtifs, a entraîné l'application du principe de précaution: ces engins ne peuvent plus circuler en solo. Conséquence, des allègements d'offre dans les Régions, allant jusqu'aux suspensions – temporaires dit-on – de l'exploitation de certaines lignes...

CES derniers mois, deux incidents ont remis en lumière les problèmes de shuntage des X73500. En Aquitaine, des cas de franchissements de passages à niveau sans abaissement des barrières ont entraîné une alerte des organisations syndicales. En Pays de la Loire, un déraillement à Sainte-Pazanne, provoqué par un «bi-voie» a entraîné la prise en charge du dossier par l'EPSF. Le déshuntage furtif n'est pas un phénomène nouveau. Il est inhérent à l'exploitation de voies ferrées dont la signalisation repose sur des circuits électriques de voie. Sur les X73500, il est connu depuis leur mise en service en 1998. Ces autorails ont les défauts de leurs qualités, notamment une certaine légèreté (environ 12,5 t par essieu), une structure monocaisse avec quatre essieux et une exploitation sur des lignes à trafic modes-

te sur lesquelles, dans le cadre de la modernisation du TER, ces engins assurent le plus souvent la totalité des dessertes voyageurs.

Il faut aussi ajouter, pour comprendre cette situation, la récurrence des problèmes d'adhérence en automne du fait de l'humidité et de la chute des feuilles mortes, d'autant plus prégnante sur des lignes rurales circulant fréquemment en milieu forestier, et la raréfaction du fret sur ces voies, les trains lourds ayant une vertu nettoyante par leur masse.

En résumé, matériel léger sur lignes faiblement circulées en zone rurale dans une atmosphère humide créent les conditions de base pour une connexion électrique rail-roue de qualité inégale.

La capacité de shuntage est aussi une résultante de l'évolution du freinage du matériel ferroviaire. Les semelles en fonte ont pour avantage de