

Actualité | France

Lyon-Turin : un train qui diminuera fortement la pollution

MARIELLE COURT.

Publié le 02 mars 2007

Actualisé le 02 mars 2007 : 08h15

La liaison ferroviaire qui traversera les Alpes permettra de diminuer de 370 tonnes par jour les émissions de CO2. Ce qui réjouit les montagnards.

C'EST déjà un long et large conduit parsemé d'énormes engins de chantier qui s'enfoncent dans les entrailles de la montagne. Trois kilomètres et bientôt quatre, déclinant toutes les couleurs du gris, du sol boueux à la voûte entièrement bétonnée. Les ouvriers s'y relaient 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Dans le jargon : une « descenderie ». Autrement dit, une voie d'accès de ce qui est en train de devenir un gigantesque chantier d'infrastructure via les Alpes entre la France et l'Italie : la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Celle-ci sera prioritairement destinée au transport de camions. Le projet prévoit la construction commune de deux tunnels, l'un de 53,1 km, l'autre de 12,2 km entre Saint-Jean-de-Maurienne d'un côté et Bruzolo de l'autre.

Des esprits chagrins ont longtemps prédit que les tunnels ne se feraient pas. Un certain pessimisme encouragé par la contestation d'associations côté italien. « *Je ne vois pas comment pourrait soudainement s'arrêter un projet qui s'appuie sur un traité signé en 2002 entre la France et l'Italie, qui n'a jamais cessé depuis d'être reconfirmé de part et d'autre des Alpes, et qui est soutenu par l'Europe* », assure François Lépine. Et le président de LTF (Lyon-Turin Ferroviaire) d'ajouter : « *Un arrêt paraît d'autant plus improbable aujourd'hui que la France, l'Italie et l'Europe ont déjà engagé 600 millions d'euros !* »

Sans oublier une donnée encore secondaire lorsque le projet a vu le jour au début des années 1990 et qui, aujourd'hui, est devenue incontournable : la protection de l'environnement. « *Lorsque je me suis occupé du dossier à ses débuts, l'argument numéro un en faveur des tunnels était économique* », explique un ancien responsable du ministère des Transports. Il s'agissait avant tout de faciliter les échanges sur l'axe nord-sud (Londres-Lisbonne) et ouest-est (Lisbonne-Budapest). « *Au début des années 2000, l'argument environnemental a commencé à prendre le dessus*. » Il est vrai que peu de temps auparavant, la France avait signé le protocole de Kyoto pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dont les Français commençaient à découvrir l'impact sur le climat. Des dangers évoqués en 2002 lors du sommet de la Terre à Johannesburg et auxquels les Français sont de plus en plus attachés aujourd'hui.

Six pyramides de Kheops

« *Car 85 % du trafic marchandise entre la France et l'Italie circulent actuellement par la route* », poursuit François Lépine. Le reste emprunte une ligne ferroviaire classique qui peut difficilement être modernisée. En 2005, quelque dix mille poids lourds ont emprunté chaque jour les divers passages franco-italiens, soit environ 2,8 millions par an. « *Si rien n'est fait, toutes les études aboutissent à peu près au même résultat : le nombre de camions transitant devrait passer à plus de quatre millions par an d'ici à une quinzaine d'années* », précise encore celui qui, dans une vie professionnelle antérieure, était préfet.

Dans les vallées alpines, les populations ne supportent plus la pollution atmosphérique provoquée par ces norias de camions. Les Français gardent par ailleurs en mémoire les terribles accidents mettant en cause des poids lourds dans les tunnels routiers du Mont-Blanc (32 morts en 1999) et du Fréjus (deux morts en 2005). Le transfert vers le rail évitera environ un million de poids lourds sur les routes chaque année et devrait permettre de diminuer les émissions quotidiennes de CO2 de 370 tonnes.

Tout a été prévu également pour que le chantier soit le moins polluant possible : les déblais devraient représenter l'équivalent de six pyramides de Kheops ! Près de 40 % seront réutilisés dans la construction des tunnels, le reste devrait servir à revaloriser d'anciennes carrières. Les riverains néanmoins devront encore faire preuve de patience. L'ouverture définitive de la ligne au trafic est prévue à l'horizon 2020.

LE FIGARO • fr

Actualité. Economie. Sports. Culture Loisirs. Madame. Immobilier. Emploi. Pratique.

INDEX Rechercher... OK

Les flux RSS du Figaro.fr