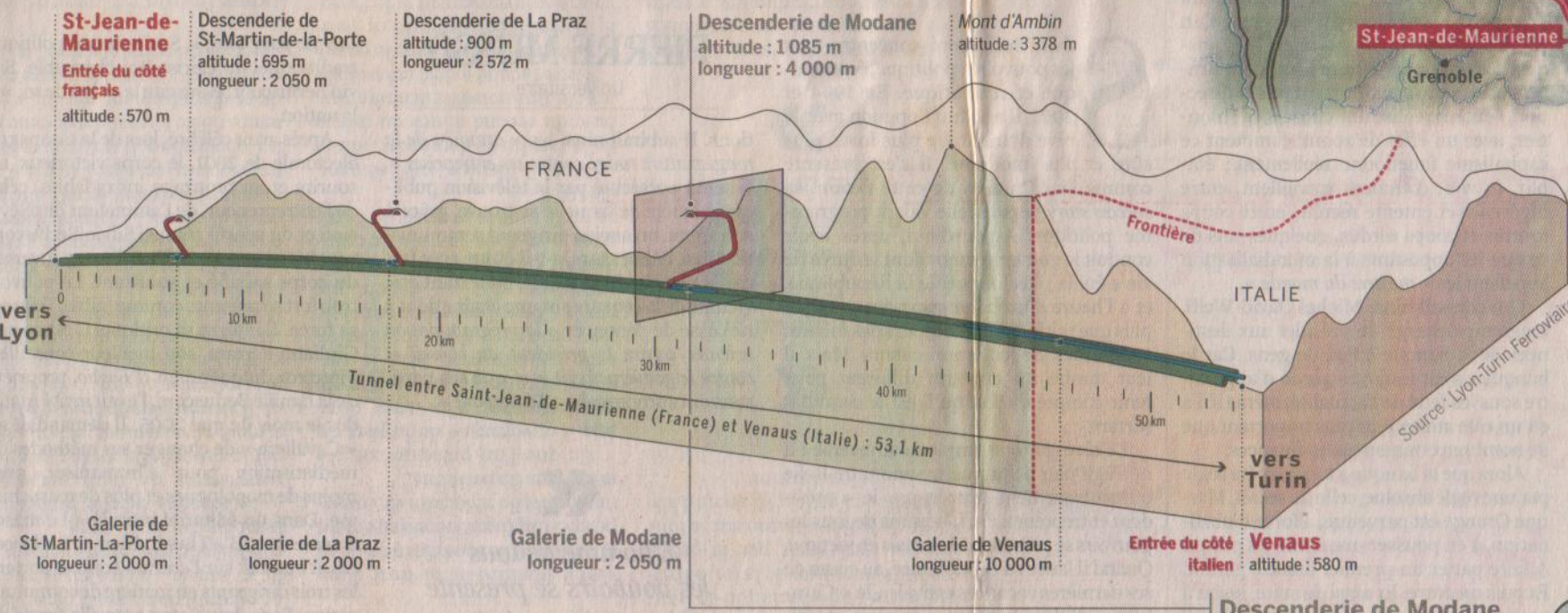
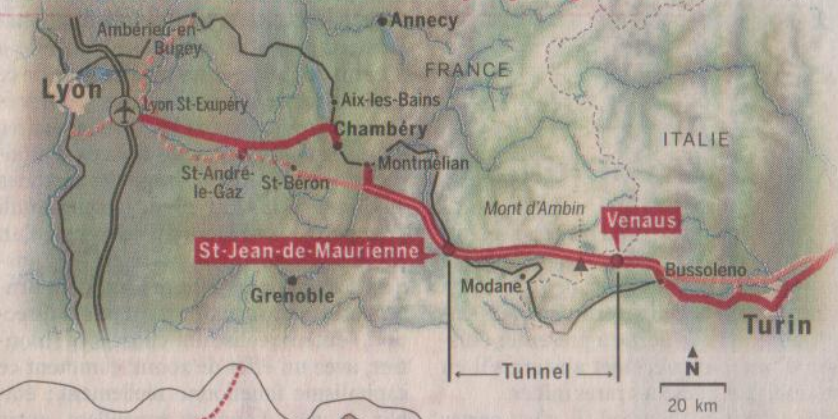


Une infrastructure hors norme

Commencé le 22 juillet 2002, le tunnel, long de 53,1 km, sera achevé en 2020. Il devrait assurer le franchissement rapide, sûr et écologique des Alpes. Pour les voyageurs comme pour les marchandises.



Le tracé et l'environnement du projet Lyon-Turin



- Environnement du futur tunnel**
- Itinéraire actuel du fret
 - Ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est
- Voies nouvelles**
- Voyageurs
 - - - Fret (marchandises)
 - · · · · En prévision (marchandises)

Le futur réseau ferré transeuropéen

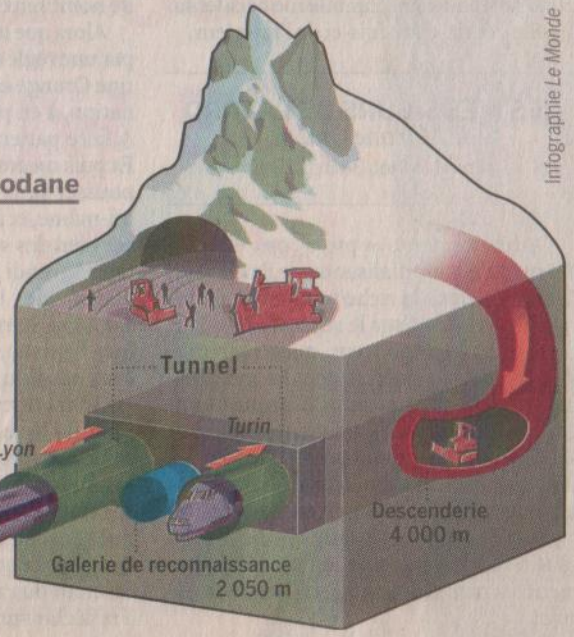


75% des marchandises passent par la route



Descenderie de Modane

Les « descenderies » sont des tunnels de grande dimension qui permettent de rejoindre le niveau du tunnel à construire depuis la surface. Sont d'abord creusées les galeries de reconnaissance géologique. Elles serviront ensuite à l'entretien et aux services.



90 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par les routes alpines. Le Lyon-Turin devrait permettre, en 2030, un rééquilibrage au profit du rail. En Italie, le projet provoque de violentes oppositions

Gigantesque, voire pharaonique. Tels sont les deux termes le plus souvent utilisés pour qualifier les travaux du tunnel ferroviaire Lyon-Turin. Au palmarès des grands ouvrages d'art mondiaux, il occupe, avec ses 53,1 km, la troisième place : devant lui se trouve le tunnel ferroviaire sous-marin de Seikanau, au Japon, reliant les îles d'Honshu et d'Hokkaido (53,8 km), et celui du Gothard, en Suisse (57 km), dont l'achèvement est prévu en 2015.

L'idée de cette infrastructure hors norme, plus longue de 3 kilomètres que le tunnel sous la Manche et techniquement plus complexe, a été évoquée pour la première fois au début des années 1990. Elle a ensuite pris forme en 1994, lorsque le Conseil européen d'Essen (Allemagne) l'a inscrite sur la liste des quatorze projets prioritaires de transport de l'Union européenne.

Cinq ans plus tard, la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc a relancé le débat sur la nécessité de développer le ferroutage. Poussés par une opinion toujours plus hostile à la présence des poids lourds dans les vallées alpines, les gouvernements français et italien ont signé, le 29 janvier 2001, un accord pour la réalisation de la nouvelle ligne. Fait exceptionnel, il a été ratifié, en 2002, par les deux Parlements.

L'ouvrage doit assurer le franchissement rapide, sûr et écologique des Alpes,

entre la capitale des Gaules et celle de la région piémontaise. Dans ce tunnel passeront des trains à grande vitesse pour les voyageurs. Paris sera ainsi à quatre heures de Milan, au lieu de sept aujourd'hui, Lyon se trouvant quant à elle à moins de deux heures de Turin. Il permettra aussi le transport de marchandises, alors que 90 millions de tonnes transitent chaque année par les routes alpines.

Le tunnel n'est toutefois qu'un maillon d'un axe ferré beaucoup plus important, long de 5 000 kilomètres, qui à l'horizon 2020 rejoindra Kiev (Ukraine) depuis Lisbonne (Portugal), via Ljubljana (Slovénie), Turin, Venise et Trieste.

De part et d'autre de ce « corridor V », selon la terminologie bruxelloise, vivent 250 millions d'Européens. Le transport par la route ne cesse de croître. Il est passé de 59 % à 68 % entre 1986 et 2004 alors que, dans le même temps, le transport ferroviaire a reculé de 41 % à 32 %. L'objectif est de transporter par le rail, d'ici à 2030, plus de 40 millions de tonnes de marchandises au lieu des 10 millions actuels.

Les premiers coups de pioche ont été donnés le 22 juillet 2002, à la « descenderie » de Modane (Savoie), la voie qui permet, depuis la surface, de rejoindre le

niveau du futur tunnel. Depuis, les travaux sur les trois descenderies – Modane, Saint-Martin-de-la-Porte et La Praz – se poursuivent normalement. Seule la galerie de reconnaissance de Venaus, en Italie, n'est toujours pas ouverte. Côté italien, en effet, le chantier se heurte à l'hostilité farouche des riverains de la vallée du Val di Susa.

« Cela va entraîner un an de retard sur le calendrier », affirme François Lépine, directeur de la société Lyon-Turin Ferroviaire (LTF). Cette société, composée à parts égales des deux gestionnaires d'infrastructures – Réseau ferré de France (RFF) et son équivalent italien, RFI –, prend en charge les études d'avant-projet et la réalisation des travaux de reconnaissance.

L'opposition des habitants du Val di Susa s'ajoute à la longue liste des obstacles que rencontre cet ouvrage depuis son lancement. Certes, il est soutenu par les élus de la région Rhône-Alpes, toutes tendances confondues, ainsi que par les forces économiques de la région piémontaise. Il bénéficie d'un fort lobbying allant de Raymond Barre, prési-

dent du Comité pour la transalpine, au groupe des Verts et à la région Rhône-Alpes. En revanche, les gouvernements, tant italien que français, n'ont pas toujours montré une réelle volonté politique dans la réalisation de cette infrastructure.

En France, en février 2003, un audit sur les infrastructures, publié par l'inspection générale des finances et le conseil général des Ponts et Chaussées, commandé par Gilles de Robien, alors ministre des transports, avait mis en cause l'intérêt de cette réalisation. Son secrétaire d'Etat aux transports, François Goulard, avait même préconisé de transformer, en cas d'abandon du projet, les galeries de reconnaissance en aires « de stockage des produits toxiques », voire... « en champignonsnières ».

Pour les gouvernements des deux pays, le principal frein est le coût total du projet, estimé à 12,5 milliards d'euros. L'Europe, quant à elle, n'a toujours pas précisé le niveau de sa participation, qui pourrait être compris entre 20 % et 50%. « L'enga-

En 2003, un audit commandé par Gilles de Robien, alors ministre des transports, avait mis en cause l'intérêt de cette réalisation

Les altermondialistes italiens en guerre contre le Lyon-Turin

ROME

CORRESPONDANT

Côté italien, le projet de tunnel entre Lyon et Turin est toujours à quai. A la trêve olympique a succédé la trêve électorale. Et il n'est pas sûr que les travaux préliminaires à la section italienne de la liaison ferroviaire commencent au lendemain des élections législatives des 9 et 10 avril.

A peine esquissés, les premiers sondages géologiques ont été suspendus en novembre 2005, sous la pression de manifestations, parfois violentes, dans le Val di Susa. Le gouvernement Berlusconi a lancé une « procédure extraordinaire d'évaluation d'impact environnemental ».

Les 70 000 habitants de cette petite vallée, déjà parcourue par une autoroute et une voie ferrée à gros trafic, redoutent, notamment, la présence d'amiante et d'uranium dans le sous-sol. Dans leur

opposition au projet, les élus locaux sont appuyés par les écologistes et une partie de la gauche, parfois débordés par des groupes altermondialistes et d'extrême gauche qui noyautent les manifestations et font planer la menace d'attentats.

Des analyses, rendues publiques le 22 mars par l'Agence régionale pour la protection de l'environnement du Piémont, ont conclu à l'absence d'amiante sur l'un des sites. « Faire une conférence de presse sur la base d'un seul sondage participe à la désinformation et à la diabolisation d'un mouvement qui recueille un consensus général », s'est insurgé Antonio Ferrentino, président de la Communauté de la basse vallée du Val di Susa.

Des mesures ont été effectuées de longue date par des experts indépendants, à la demande de la société Lyon-Turin Ferroviaire, notamment 8 000 prélèvements pour mesurer la radioactivité. Minim-

sant les risques, elles n'ont jamais convaincu les opposants.

Quel que soit le prochain gouvernement italien, il devra faire face, dans la région alpine, à une opposition farouche qui dépasse les clivages gauche-droite. Le dossier embarrasse aussi le centre gauche, bien que son leader, Romano Prodi, l'ait déclaré, à plusieurs reprises, « d'importance stratégique ».

Contre-proposition

Le Lyon-Turin est un maillon essentiel du « corridor V ». Décidé en 1990 par l'Union européenne pour relier Lisbonne à Kiev. « Les trois quarts de nos exportations passent par là », rappellent les industriels italiens.

Pour les communistes et les Verts, « ce n'est pas un hasard si le TGV Lyon-Turin n'a pas été inscrit parmi les priorités du programme du centre-gauche ». La réalisation

gement de l'Europe, de 1 milliard d'euros pour la période 2007-2013, n'est toujours pas acquis », rappelle avec inquiétude Bernard Soulage, vice-président (PS) en charge des transports au conseil régional de Rhône-Alpes et partisan du Lyon-Turin.

La nomination de Dominique Perben au ministère des transports, en juin 2005, a toutefois redonné, côté français, de l'élan au dossier. Candidat déclaré à la mairie de Lyon en 2008, M. Perben défend activement le projet. Il multiplie les initiatives. L'Etat a ainsi, en juillet 2005, débloqué la somme de 95 millions d'euros, qui doit permettre, pour la partie française, de boucler les travaux préparatoires.

Selon M. Perben, « l'ensemble des financements nécessaires à l'achèvement des études et travaux préparatoires – 535 millions d'euros – est aujourd'hui en place », comme il l'assuré, en octobre 2005, à la commissaire Loyola de Palacio, coordinatrice du projet entre l'Union et les Etats.

Enfin, le ministre a dévoilé, fin février à Lyon, le tracé des nouvelles lignes (fret et TGV) qui seront, en 2020, reliées au tunnel. Il s'est aussi engagé à ce que l'enquête d'utilité publique soit lancée avant l'été 2006. ■

DOMINIQUE BUFFIER

de cette liaison, indispensable au désenclavement de la péninsule, ne figure pas dans les 182 pages d'un programme de gouvernement publié mi-février. « Nous avons l'intention de le réaliser, mais à l'écoute des populations concernées », a avancé prudemment Piero Fassino, secrétaire des Démocrates de gauche (DS), le principal parti d'opposition.

La concertation sera ardue, car les opposants contestent la légitimité même du projet. Leur contre-proposition est de moderniser la ligne historique du tunnel du Mont-Cenis pour en accroître la capacité. Le temps presse. Si les premiers travaux de reconnaissance ne commencent pas fin 2006-début 2007, les crédits promis par Bruxelles pourraient être attribués à d'autres chantiers. C'est le message que la Commission européenne fait passer, régulièrement, aux Italiens. ■

JEAN-JACQUES BOZONNET