

PLAIDOYER POUR LES TRAINS
DES ALPES FRANÇAISES

Jean-Louis Tane

PLAIDOYER POUR LES TRAINS
DES ALPES FRANÇAISES

*(avec une réflexion sur les compléments
pouvant être apportés au projet Lyon-Turin)*

Ce livre a été publié sur www.bookelis.com

ISBN : 979-10-424-1461-0

© Jean-Louis Tane

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction,
intégrale ou partielle réservés pour tous pays.
L'auteur est seul propriétaire des droits et responsable du contenu de ce livre.

Information préliminaire

Le choix de Bookelis pour la fabrication de ce livre s'explique par le fait qu'il est devenu difficile d'obtenir le feu vert d'un éditeur pour un manuscrit contenant des illustrations et cela malgré la recommandation qu'avait faite Napoléon selon laquelle un bon croquis vaut mieux qu'un long discours. Un des avantages de Bookelis est que la présentation qu'il propose peut prendre la forme d'un livre traditionnel ou celle d'un livre numérique. Le présent livre est fabriqué par Bookelis sous les deux formes.

INTRODUCTION :

NOS ÉCOLOGISTES SONT-ILS FAVORABLES AUX TRAINS ?

Les premiers serviteurs de l'écologie n'étaient pas appelés écologistes mais écologues, ce qui laissait entendre que leur intérêt pour l'écologie reposait essentiellement sur un choix scientifique, comme on appelle géologues ceux qui optent pour la géologie. Mais alors que la géologie s'est arrêtée là et semble avoir répondu aux aspirations de ceux qui l'ont choisie, l'écologie a attiré l'attention d'autres adeptes dont la motivation est plus politique que scientifique. Il s'agit cette fois du groupe des écologistes et c'est lui qui occupe désormais la première place, non seulement parce que ses effectifs sont plus importants mais aussi parce que les écologues sont souvent englobés aujourd'hui sous l'appellation écologistes. Comme l'écologie était une nouvelle venue sur la scène politique et que l'ascension des échelons passe ici par le canal des élections, l'objectif initial des écologistes a été de se constituer un électorat. C'est souvent à ce dernier que l'opinion publique fait allusion quand elle parle des écolos et on conçoit aisément que la capacité des écologistes à prêcher la bonne parole reste la condition essentielle de leur avancement. Aujourd'hui, le fonctionnement de cet ensemble est assez bien rodé, au point même que lorsque l'écologie est observée dans sa globalité, elle est parfois comparée à une structure de type «Ancien Régime», où le clergé serait représenté par les écologues, la noblesse par les écologistes et le tiers-état par les écolos. Fort heureusement, le langage courant fait abstraction de ces distinctions, permettant à tous ceux qui se revendiquent de

l'écologie d'être appelés écologistes et laissant à chacun le soin de savoir s'il se sent plutôt écologue, plutôt écologiste ou plutôt écolo.

Au plan politique, le réflexe naturel des écologistes a été d'ancre l'écologie à gauche, tout en s'efforçant de lui conserver une certaine indépendance par rapport aux groupes déjà présents sur les lieux. Pour ne pas être confondus avec les socialistes, ils ont fait le choix de se positionner plus à gauche qu'eux. Pour se démarquer des communistes, dont à l'origine ils étaient assez souvent issus et dont la couleur traditionnelle reste le rouge, ils ont décidé de se mettre au vert tout en se plaçant au-dessus d'eux.

Qu'en est-il du côté de la droite? La question est plus délicate car le mot écologie fait ici un peu partie des tabous. Lorsque dans une réunion politique de droite, un intervenant parle d'écologie avec insistance, il est assez vite suspecté d'être un intrus venu de la gauche, avec l'intention plus ou moins cachée de vouloir susciter des conversions. Une telle réaction risque d'établir une certaine distance entre la droite et l'écologie, effet d'autant plus néfaste que cette discipline ayant pour objectif la protection de l'environnement, elle concerne l'ensemble de la population, quelle que soit la sensibilité politique des uns et des autres.

Le détail qui rend l'écologie ambiguë et peut expliquer la méfiance qu'elle suscite vient évidemment du fait que n'importe qui peut se déclarer écologiste sans avoir d'autres arguments à fournir que celui de s'être auto-décerné cette distinction. On comprend que, dans ces conditions, les groupes écologistes n'aient pas de grosses difficultés à accroître leurs effectifs et on comprend du même coup que le titre d'écologiste n'offre pas beaucoup de garanties sur sa réelle signification. Si la droite fait preuve d'une certaine sagesse en estimant qu'un parti politique n'a pas à s'approprier une discipline scientifique, elle gagnerait quand même à être plus présente sur le terrain de l'écologie politique. Car c'est sans doute parce la gauche ne rencontre pas beaucoup

de concurrence dans cette spécialité qu'elle a pris l'habitude de la considérer comme une partie de son territoire et d'y cultiver des propositions dont le but est quelquefois d'impressionner plus que de convaincre.

Le débat qui va suivre porte principalement sur deux projets ferroviaires situés dans les Alpes et qui devraient permettre un sérieux allègement de la circulation routière dans les vallées concernées. Si, en théorie, les aménagements de ce type sont sensés bénéficier du soutien des écologistes, en pratique les choses peuvent s'avérer beaucoup plus nuancées. Une particularité commune à ces deux projets est en effet de s'être heurtés l'un et l'autre à des contestations écologistes. Celui qui va retenir notre attention dans un premier chapitre n'est autre que le projet de la nouvelle ligne Lyon-Turin, qui sera équipé d'un «tunnel de base» et dont beaucoup de lecteurs ont déjà entendu parler puisqu'il s'agit d'un des plus grands chantiers dans lesquels la France est actuellement engagée. Un second chapitre concerne le projet de liaison Briançon-Bardonnèche dont l'importance est plus modeste et la conception plus classique, mais qui représente depuis déjà 150 ans le maillon manquant (25 km environ) d'une liaison ferroviaire Marseille-Turin passant par les Alpes.

Sachant qu'un peu partout dans le monde, le transport ferroviaire est aujourd'hui reconnu comme un des moyens efficaces de préserver l'environnement, il faut éviter de confondre cette préoccupation avec une tendance qui vise parfois à inverser les choses, en invoquant des prétextes écologiques pour discréditer les projets ferroviaires.

Les parties transfrontalières des deux opérations qui viennent d'être évoquées sont repérées par des pointillés à éléments arrondis sur la carte générale de situation présentée ci-après. Le qualificatif «*hors texte*» qui lui est associé exprime le fait qu'elle est placée dans ce chapitre d'introduction. Le pointillé le plus au nord correspond au tunnel de base du projet Lyon-Turin, c'est-à-dire

au tronçon souterrain qui reliera directement Saint-Jean-de-Maurienne à Suse et le pointillé situé un peu plus au sud correspond à l'ensemble du projet Briançon-Bardonnèche qui pourrait être composé d'une alternance de tunnels et de passages à l'air libre et constituerait donc l'achèvement de la ligne classique Marseille-Turin passant par les Alpes.

Un troisième et dernier chapitre est consacré aux solutions qui peuvent être envisagées pour que l'articulation entre le grand projet Lyon-Turin et le projet annexe Briançon-Bardonnèche puisse être aussi bonne que possible. Nous verrons que l'opposition à cette seconde opération ne germe pas uniquement dans le camp des écologistes, car d'autres symptômes, plus inattendus, se sont manifestés plus récemment, qui nécessiteront peut-être une intervention du gouvernement pour être surmontés.

Une telle remise en ordre pourrait s'avérer très utile, car au regard de la desserte ferroviaire des territoires de montagne, la France donne parfois l'impression d'être devenue une nation de second rang. Si une partie des écologistes s'en accommode, une autre partie fort heureusement commence à prendre conscience du problème de sorte que si sa position se confirme, elle pourra apporter une aide précieuse à la coordination des deux projets, ainsi qu'à la prise en considération d'autres opérations comparables. Car au cours du 20^e siècle, plusieurs possibilités de percées ferroviaires ont été envisagées sur la frontière franco-italienne, dont les plus connues seront évoquées plus loin. Un point à ne pas perdre de vue est qu'en matière de liaisons ferroviaires transalpines, la France et l'Italie ne jouent pas tout à fait dans la même catégorie. La raison de cette différence vient du fait que la chaîne des Alpes, considérée dans sa dimension européenne, est actuellement l'objet de cinq percées destinées à être équipées de tunnels de base et qui convergent toutes vers l'Italie, alors que la France n'est concernée dans cette gamme que par le projet Lyon-Turin. Au vu de cette situation (dont une figure présentée dans le chapitre qui va