

Atout TGV : la preuve carbone

La LGV Rhin-Rhône aura une empreinte carbone nulle dès sa 12^e année d'exploitation. Un argument de poids à Copenhague.

La LGV Rhin-Rhône est la seule ligne à grande vitesse actuellement en construction en France : 140 km pour relier Dijon et Mulhouse. Le chantier a démarré en 2006 et la mise en service est fixée à décembre 2011. Entre les deux, RFF, SNCF et l'ADEME ont évalué les émissions de gaz à effet de serre du projet à la loupe.

Un bilan sans concession

Le Bilan Carbone[®] de la LGV Rhin-Rhône compte tous les gaz à effet de serre émis à tous les temps du projet. Par la conception et la construction des 140 km de ligne, des deux nouvelles gares, des bases de maintenance et des 30 rames TGV supplémentaires. Par l'aménagement des 10 gares existantes du parcours. Et par 30 ans de fonctionnement de la ligne avec tout ce que cela implique de consommation d'énergie et de déchets. Pas un gramme de CO₂ n'a échappé aux compteurs officiels de l'ADEME.

Carbone positif en 2024

1,9 million de tonnes équivalent CO₂ seront émises en 30 ans par la LGV Rhin-Rhône. C'est ce que génère en une seule année une ville de 200 000 habitants, comme Dijon. Ce qui pollue le plus ? Les travaux de construction (42 % des émissions) et l'énergie de traction (53 %). TGV Rhin-Rhône drainera 1,2 million de voyageurs par an qui laisseront la voiture ou l'avion, autant d'émissions évitées à déduire de l'impact de la ligne. On obtient une empreinte carbone nulle dès la 12^e année d'exploitation de la LGV. À partir de 2024, le projet devient "carbone positif" et chaque voyageur est du bonus pour le climat. Preuve que le ferroviaire a un rôle à jouer dans la lutte contre le réchauffement climatique. SNCF va le redire à Copenhague : favoriser le report modal est urgent et construire 2 000 km de lignes ferroviaires à grande vitesse en France l'est tout autant.