

Et si le Lyon Turin était justifié ?

11 mars 2013 / FNAUT">Jean Sivardière (FNAUT)



Le député UMP Dominique Dord a récemment pris position contre le projet de LGV Lyon Turin. Mais le président de la Fédération des usagers de transport conteste ses arguments.

Le député **Dominique Dord** justifie son opposition au projet Lyon-Turin par la baisse du trafic de fret à travers les Alpes du Nord depuis une dizaine d'années : de 35 à 20 millions de tonnes par an. Mais est-il sérieux de s'en tenir à cette observation sommaire (« *les marchandises passent ailleurs* ») et de ne pas s'interroger sur les raisons de cette baisse ?

La crise économique a sans doute freiné les échanges intra-européens, mais ce n'est pas la raison principale (curieusement, le député ne s'étonne pas que le trafic de fret à travers

l'ensemble de l'arc alpin ait doublé, passant de 50 à plus de 100 millions de tonnes par an).

L'explication est ailleurs :

- ▶ les péages imposés aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus ainsi que sur les autoroutes d'accès sont devenus très élevés et ont incité les transporteurs routiers à se reporter sur d'autres itinéraires, la Suisse mais essentiellement la Côte d'Azur ;
- ▶ le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis a été en travaux pendant près de dix ans et mis alors provisoirement à voie unique, si bien que le trafic de fret a été quasiment interrompu (il a cependant été possible de démontrer la pertinence technique de l'autoroute ferroviaire mise en place entre Aiton et l'Italie).

Par ailleurs l'argumentaire de Dominique Dord présente de graves lacunes, comme celui publié récemment par la Cour des Comptes.

- ▶ Pas un mot sur les nuisances pénibles (bruit, pollution de l'air, insécurité) générées par un trafic de poids lourds qui reste considérable (2,7 millions de poids lourds par an contre 1,2 seulement à travers la Suisse), et subies par les habitants de la Maurienne, de la vallée de Chamonix, de la Côte d'Azur et les riverains des axes routiers d'accès à ces régions.
- ▶ Pas un mot sur les nombreux projets d'augmentation des capacités routières si une alternative ferroviaire crédible n'est pas offerte aux chargeurs : le deuxième tube du tunnel du Fréjus en cours de reconstruction, la rocade de Chambéry, l'élargissement de l'A43 et de l'A8. Pas un mot sur la légalisation récente de la circulation des camions de 44 tonnes, qui renforce de 10% la compétitivité de la route face au rail.
- ▶ Pas un mot sur l'obsolescence de la vieille ligne de la Maurienne, incapable de provoquer un basculement significatif du trafic routier sur le rail car cette ligne de montagne, ouverte en 1871, comporte de fortes déclivités (3% sur 100 km) et culmine à 1300 m d'altitude. Jamais compétitive avec l'autoroute, elle ne sera jamais saturée : un tunnel à basse altitude est indispensable pour réduire le coût d'exploitation du rail et le rapprocher de celui du transport routier ; la Suisse (tunnels du Lötschberg et du Gothard), l'Autriche et l'Italie (tunnel du Brenner) l'ont bien compris.

► En ce qui concerne le trafic routier est-ouest, le député considère qu'il peut être capté par la voie maritime (il faudrait mettre en service une armada de navires, à quel coût écologique ?) et qu'un détournement par Modane est irréaliste : il oublie que la distance ferroviaire Barcelone-Milan est la même via Vintimille ou Modane.

► Pas un mot sur le trafic voyageurs que devrait capter le rail grâce au Lyon-Turin : les perspectives de report de trafic routier et aérien sur le rail, et l'importante réduction des émissions de gaz à effet de serre qui en résulterait, ne sont pas la principale justification du projet, mais elles ne peuvent être oubliées pour autant.

Aujourd'hui, l'Italie est le seul pays européen voisin de la France non connecté à son réseau à grande vitesse, si bien que les déplacements entre la France et l'Italie s'effectuent essentiellement par la route et l'avion (plusieurs millions de passagers par an utilisent l'avion entre Paris et l'Italie du Nord) : on assiste même à un développement de relations par autocar (SNCF et Réunir) entre Lyon et Turin.

Quant au financement du tunnel ferroviaire interfrontalier, ici encore il ne faut pas s'en tenir à des affirmations superficielles. Ce tunnel n'est pas ruineux : non seulement son coût serait partagé entre la France, l'Italie et l'Union européenne, mais il est possible d'imposer, comme l'ont fait nos voisins suisses pour leurs deux tunnels, une écotaxe sur le trafic routier de transit afin de financer l'ouvrage.

Il est facile de critiquer tout grand projet avec des arguments classiques : coût pharaonique et sous-estimé, trafic potentiel surévalué. Il est plus difficile, et Dominique Dord en fait la démonstration, d'en proposer une alternative sérieuse répondant au problème posé : comment transférer massivement sur le rail les trafics aériens et routiers existants dont les nuisances asphyxient les vallées alpines.

Source : Courriel à *Reporterre*

Jean Sivardière est président de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

Lire aussi : *Lyon Turin : le député UMP Dominique Dord dénonce l'irréalisme des trafics projetés*

- Emplacement : Accueil > Tribune >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Et-si-le-Lyon-Turin-etait-justifie>