

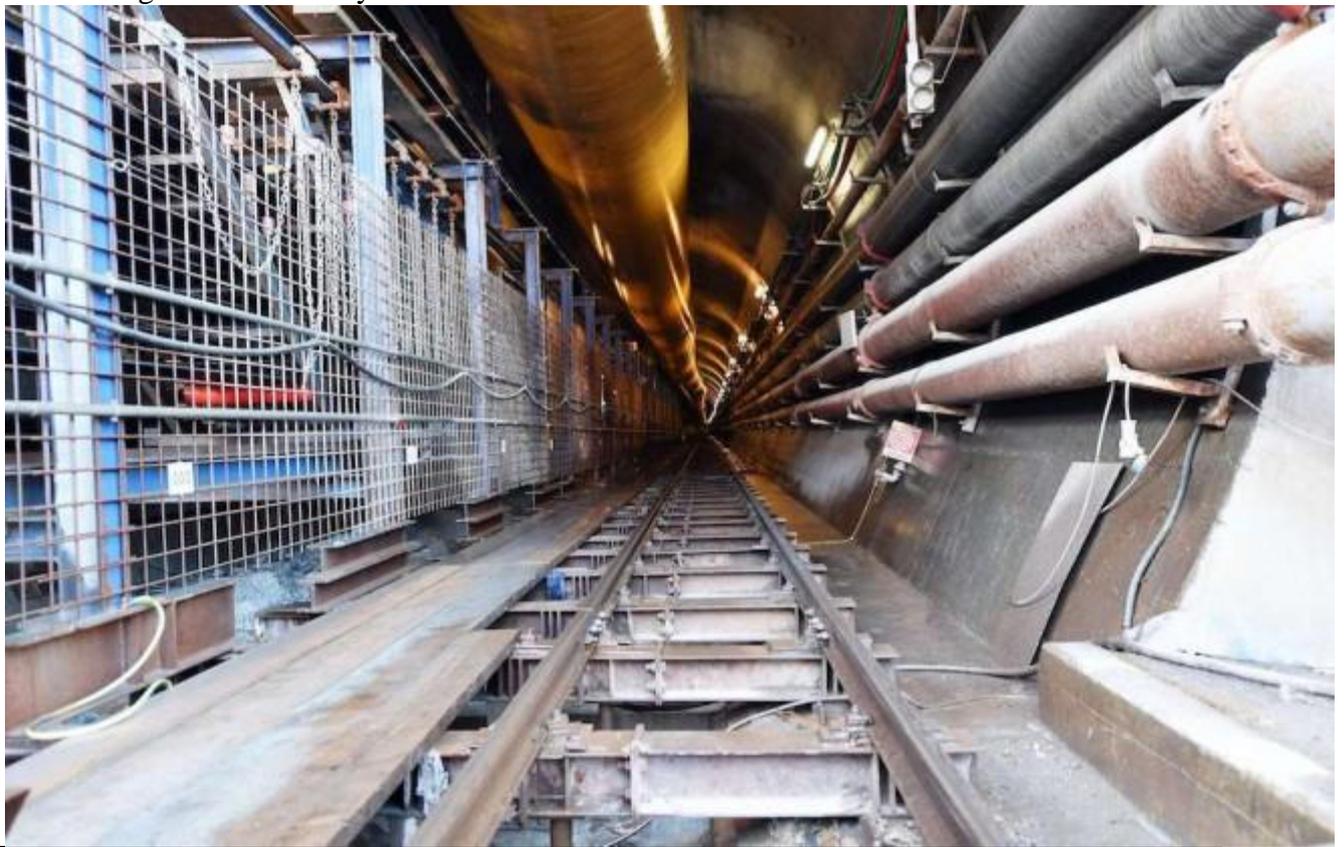
La LGV Lyon-Turin est un projet écologique

Jeudi 26 Janvier 2017 à 15:03

[Jean Sivardière](#)

Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

Le parlement a donné ce jeudi 25 janvier, par un vote du Sénat son feu vert définitif, à la ratification de l'accord entre la France et l'Italie pour lancer les travaux définitifs de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. C'est une bonne nouvelle.



- Alessandro Di Marco/AP/SIPA

Les députés et sénateurs ont enfin ratifié l'accord franco-italien du 24 février 2015 relatif au tunnel de base transfrontalier de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, leur vote va déclencher le démarrage des travaux. C'est une bonne nouvelle. Le Lyon-Turin est en effet un projet structurant d'aménagement du territoire européen dont la réalisation facilitera un rééquilibrage économique entre l'Europe du nord et l'Europe du sud. Il permettra par ailleurs de réduire massivement le nombre des camions transitant entre la France et l'Italie, et de limiter ainsi les nuisances dans les couloirs à camions que sont devenus les vallées alpines, la Côte d'Azur et leurs itinéraires d'accès. Curieusement, ce projet rationnel a été diabolisé par des opposants qui se disent pourtant, pour la plupart, environnementalistes ou écologistes.

Des chiffres trompeurs

Tous les chiffres avancés par les opposants relèvent de la désinformation.

- *Ainsi, selon eux, il n'y aurait pas de trafic voyageurs entre la France et l'Italie du nord.* En réalité, le trafic aérien est d'environ 3 millions de passagers par an, l'équivalent du trafic Paris-Toulouse ou Paris-Nice. Quant à l'important trafic interrégional, entre Rhône-Alpes et Piémont-Lombardie, il s'effectue essentiellement par la route, l'offre ferroviaire actuelle étant médiocre.

- *Il serait possible de ramener dès aujourd'hui la durée du trajet Paris-Milan par TGV de 7h 10 à 5h25* en utilisant la LGV Turin-Milan, soit un gain de temps de 45 minutes, et en supprimant tous les arrêts. La FNAUT a calculé avec précision le gain de temps lié à une suppression éventuelle des arrêts : il n'est que de 25 minutes, soit au total un trajet en 6h et non 5h25. Mais, pour des raisons commerciales évidentes, les arrêts actuels doivent être conservés : un trajet sans arrêt ne sera rentabilisable qu'après l'ouverture du tunnel.

>> Tribune - Projet de LGV Lyon-Turin : ces évidences simplistes qui masquent des mensonges

- *Le projet serait inutile parce que le trafic franco-italien de fret ne cesse de diminuer.* Il est exact que les prévisions de trafic des années 1990, hasardeuses, ne se sont pas concrétisées, la crise économique étant passée par là. Mais, depuis trois ans, on observe une reprise du trafic. Et ce qui compte, c'est le trafic actuel, essentiellement routier (2 600 000 camions par an, passant moitié par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, moitié par Vintimille), et ses nuisances. Or les Suisses ont construit deux tunnels ferroviaires de base – Lötschberg et Gothard - alors que le trafic traversant leur territoire n'est que de 1 200 000 camions par an, deux fois moins qu'en France.

- *Le projet global, tunnel de base et ligne nouvelle d'accès depuis Lyon, coûterait au moins 26 milliards d'euros.* Ce coût est grossièrement surévalué. Il faut en retrancher celui d'un projet indépendant du Lyon-Turin, le contournement nord-sud de l'agglomération lyonnaise visant à désaturer le nœud ferroviaire lyonnais, et celui d'anciennes composantes ou variantes du Lyon-Turin aujourd'hui abandonnées ou reportées. Le vrai coût pour la France est d'environ 10 milliards d'euros pour une ligne nouvelle Lyon-Italie continue à grand gabarit fret et un profil de plaine.

- *Le coût du tunnel de base (financé à 40 % par l'Union européenne et 35 % par l'Italie) serait largement sous-estimé.* Or ce coût est le même – 8,5 milliards d'euros – que celui du tunnel de base du Brenner, en construction entre l'Autriche et l'Italie et de même longueur (57 km). Le tunnel du Gothard, de 57 km également, que la Suisse vient de mettre en service, a certes coûté 11 milliards, mais il comporte deux gares souterraines, et les salaires sont plus élevés en Suisse qu'en France.

Des arguments légers

- *Une ligne nouvelle Lyon-Turin serait inutile car la ligne existante Chambéry-Modane-Italie n'est utilisée qu'à 20 % de sa capacité.* Mais cette ligne est pénalisée par son tracé sinueux, ses rampes exceptionnelles (30 ‰) et ses contraintes d'entretien. Face à la route, qui dispose d'infrastructures modernes (autoroutes et tunnels de faible altitude), ses performances limitées affectent la fiabilité des circulations, et son coût d'exploitation est dissuasif pour les chargeurs. L'opérateur de la route roulante suisse Hupac attend de l'ouverture du tunnel du Gothard une hausse de 30 % de la productivité. L'exemple du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel ferroviaire de base : 4 ans après sa mise en

service en 2007, le trafic de fret entre Bâle et Milan était déjà passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes par an.

- *La faillite de TP Ferro, gestionnaire de la LGV mixte Perpignan-Figueras, annonce celle du Lyon-Turin.* Or cette faillite n'est pas due à une faiblesse des trafics potentiels, mais aux retards (de plusieurs années !) de construction des raccordements de la nouvelle LGV au réseau des LGV espagnoles, au port de Barcelone et aux pôles logistiques et industriels espagnols, ainsi qu'aux défaillances techniques et commerciales des exploitants, SNCF et RENFE, son homologue espagnol.

- *Le Lyon-Turin serait infinançable.* Les investisseurs publics (Caisse des dépôts) ont des réserves disponibles ; il est possible aujourd'hui d'emprunter à des taux très bas ; enfin, comme le rapport Bouvard-Destot l'a proposé, on peut introduire des sur-péages autoroutiers applicables aux camions sur les itinéraires transalpins.

Des propositions irréalistes

- *Les opposants réclament un report « immédiat » du trafic routier de fret sur la ligne existante.* Ils oublient un détail : nous ne vivons pas dans une économie administrée, de type soviétique. Ce sont les chargeurs, sensibles à la fiabilité et au coût du transport ferroviaire, qui décident.

- *Ils proposent de prolonger l'autoroute ferroviaire alpine jusqu'à Ambérieu et de faire circuler 100 trains de fret par jour sur la ligne classique.* Mais c'est dans la région lyonnaise, où se trouvent les centres logistiques générateurs de trafic de fret, qu'il faut prolonger l'autoroute ferroviaire.

- Une utilisation intensive de la ligne Dijon-Ambérieu-Modane, si elle était possible commercialement, induirait de fortes nuisances à Chambéry et Aix-les-Bains, accentuerait les risques de pollution du lac du Bourget en cas d'accident et empêcherait de développer le trafic TER.

Des attitudes contre-productives

- Très portés sur les polémiques stériles, les opposants écologistes mettent en cause la probité de tous les promoteurs du projet, y compris celle du président unanimement respecté de TELT, l'organisme chargé de la construction du tunnel de base. Ils se sont ainsi déconsidérés auprès des décideurs politiques.

- Malgré le préjugé favorable que leur ont souvent accordé les médias, les opposants n'ont pas réussi à se rendre crédibles aux yeux de l'opinion. Leur alliance avec les anti-Lyon-Turin italiens (No TAV), emmenés par des anarchistes violents, y est pour beaucoup.

- Enfin ils affirment sans preuves que la FNAUT, qui a toujours été favorable au Lyon-Turin, y était autrefois opposée. Mais ils n'expliquent ni pourquoi, il y a moins de dix ans, ils sont passés brutalement de l'approbation du projet à une opposition virulente, ni comment, aujourd'hui, on peut se dire favorable au report du trafic routier sur le rail et s'opposer à un ouvrage qui facilitera ce report.