

Projet de liaison transalpine Lyon-Turin

Les critiques de l'actuel projet Lyon-Turin que nous publions ci-dessous émanent de partisans convaincus du rail : une preuve de plus que le débat public, promis puis refusé par l'ancien ministre Jean-Claude Gayssot, reste nécessaire pour clarifier les données techniques, économiques et financières de ce projet d'une très grande complexité.

Les prévisions de trafic sont aléatoires. A ce jour, Eurostar est loin du trafic envisagé lors de la construction du tunnel sous la Manche (7 millions de voyageurs par an au lieu de 12). Et, d'ici 2015, les tunnels suisses - Loetschberg et Gothard - capteront une part notable du fret ferroviaire transalpin.

D'autre part le projet pharaonique Lyon-Turin risque, comme l'ont fait Eole et Meteor en Ile de France, de monopoliser les fonds publics attribués au rail, au détriment d'investissements utiles sur le réseau classique. Son coût, au moins dix milliards d'euros, retardera l'amélioration de l'axe existant Lyon-Turin. Et quand on voit le temps mis pour réunir les 3 milliards d'euros nécessaires pour le TGV-Est, on peut craindre que le projet lui-même ne soit mort-né. Un financement privé est hors de question, les petits porteurs ont déjà été échaudés par le scandale d'Eurotunnel. Il serait sans doute judicieux de revenir à un projet plus raisonnable, ou réalisable par étapes, et d'adapter rapidement la ligne de Modane au ferroutage, qui existe depuis 25 ans en Suisse et en Autriche : "pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué" est en passe de devenir un proverbe cheminot.

Les économies ainsi réalisées permettraient de réhabiliter ou de créer d'autres axes fret : Briançon-Turin, Evian-Saint Gingolph, Nancy-Epinal-Belfort-Delle-Berne-tunnel du Loetschberg. Une route roulante Luxembourg-Italie pourrait alors voir le jour et soulagerait l'autoroute A31 saturée. A l'heure où de nombreux opérateurs de fret recherchent des alliances, il est surprenant que la SNCF n'ait pas songé s'unir avec le BLS, exploitant du tunnel du Loetschberg.

Le grand handicap du rail est son manque de souplesse, d'où la nécessité de disposer d'itinéraires alternatifs. En concentrant tout le trafic sur l'axe Lyon-Turin, on s'expose à de grands déboires en cas d'incidents, fréquents en zone de montagne. Une bonne ménagère sait qu'elle ne doit pas mettre tous ses oeufs dans le même panier.

Olivier Thomas, 88 Les Forges

Un tunnel transalpin de base n'apportera qu'une solution à très long terme aux nuisances subies quotidiennement par les habitants des vallées de l'Arve et de la Maurienne. Son coût considérable absorbera des financements qui pourraient sans doute être mieux utilisés ailleurs : nouvelles lignes de plaine

ou nouveaux franchissements des Alpes et des Pyrénées (Briançon-Oulx, Lourdes-Saragosse).

D'autre part la mise au gabarit B de l'actuel tunnel du Mont Cenis portera sa capacité à 20 millions de tonnes par an. La saturation de la ligne actuelle se situe plus à Chambéry qu'entre Saint Jean de Maurienne et Suze. La création d'un itinéraire Ambérieu-Maurienne dédié au fret est donc plus urgent que la construction d'un tunnel de base.

Jean-Marie Tisseuil, 75 Paris

Une voie nouvelle et une percée transalpine pour le fret sont urgentes. Mais elles ne peuvent être mixées avec une LGV "Lyon-Turin" pour trois raisons reconnues par RFF :

- il est prévu plus de 200 convois de fret par jour, soit 1 toutes les 7 minutes ;
- pour des convois de fret, les rampes ne peuvent dépasser 1,2% ;
- le TGV doit desservir Chambéry alors que le trafic de fret doit l'éviter.

Une LGV entre l'aéroport de Saint Exupéry et Chambéry, très difficile à implanter dans le capharnaüm des infrastructures existantes et projetées (extension de l'aéroport, A48 Ambérieu-Bourgoin), n'est ni urgente, ni même nécessaire :

- pour accélérer les TGV Paris-Savoie, on peut requalifier la ligne classique entre Saint André le Gaz et Chambéry, voire créer des tronçons neufs ;
- la réhabilitation de la ligne de la Bièvre et un shunt Beaucroissant-Moirans peuvent améliorer la desserte TGV de Grenoble (FNAUT-Infos n°78).

RFF propose que le fret France-Italie venant d'Ambérieu emprunte le futur contournement est de Lyon jusqu'à Saint Exupéry puis accède à Saint Béron, entrée nord du tunnel prévu sous la Chartreuse, grâce à un doublement de la ligne classique. Mais comment pourra-t-on faire passer 300 convois nord-sud + 200 convois France-Italie sur le contournement de Lyon ?

Et pourquoi faire transiter par Lyon le fret provenant du sud de la France, de l'Espagne et du Portugal et destiné à l'Italie alors que la ligne de la Durance pourrait l'accueillir à condition qu'un tunnel soit percé sous le Montgenèvre ?

Jean-Paul Lhuillier, 38 Bourgoin-Jallieu