

## Lyon-Turin : folie ou projet rationnel ? Jean Sivardière, président de la FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Bien des économistes et des écologistes voient le projet ferroviaire Lyon-Turin comme une folie, estimant son trafic potentiel insuffisant, son coût prohibitif et son impact environnemental inacceptable.

L'élément clé du projet, seul en débat aujourd'hui, est un tunnel transfrontalier de 57 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, justifié à l'origine par un trafic routier de fret en forte expansion à travers les Alpes du Nord. Ce trafic a diminué, mais c'est en raison de la forte hausse des péages aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus et sur les autoroutes d'accès, qui a incité les transporteurs routiers à passer par Vintimille.

Longtemps surestimé, le trafic potentiel du Lyon-Turin est aujourd'hui sous-estimé. Au trafic total de fret France-Italie, il faut ajouter le trafic Espagne-Italie, qui passe par la Côte d'Azur et pourrait lui aussi se reporter sur le rail (la distance Barcelone-Milan est la même via Vintimille ou Lyon), soit au total 2 700 000 camions par an.

Le trafic voyageurs ne doit pas être oublié : l'Italie est le seul pays voisin de la France non connecté à son réseau à grande vitesse, si bien que les déplacements entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent essentiellement par avion et par route.

La France et l'Italie, aidées par l'Union Européenne à hauteur de 40 %, ne peuvent-elles financer le tunnel interfrontalier évalué à 8,5 milliards d'euros en 2010, alors qu'un « petit » pays, la Suisse, a réussi à financer seul deux tunnels de base, le Lötschberg et le Gothard, grâce au produit de sa taxe poids lourds, la RPLP ? La contribution de la France, étalée sur dix ans, pourrait être couverte par une taxe de moins d'un centime sur le gazole.

L'opposition écologiste au Lyon-Turin est plus inattendue que celle des économistes, et incompréhensible : les vallées alpines et les autoroutes d'accès sont des couloirs à camions dangereux et pollués, et la Côte d'Azur n'est pas épargnée. Pour préserver leur environnement, les Suisses ont percé leurs tunnels ferroviaires pour endiguer un trafic de seulement 1 200 000 camions par an.

Selon les écologistes, le Lyon-Turin engendrerait un « désastre environnemental » (rien de tel n'a été observé en Suisse) et son bilan carbone resterait négatif jusqu'en 2050. Une étude récente réalisée pour RFF par des experts indépendants – Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry – a démontré que les émissions de gaz à effet de serre lors de la construction de l'ouvrage seraient compensées par les effets des reports de trafic sur le rail moins de dix ans après sa mise en service.

Les écologistes veulent privilégier le rail, mais préconisent d'attendre que la ligne historique, utilisée à 20 % de sa capacité, soit saturée. Elle ne le sera jamais, car elle n'est pas compétitive face à l'autoroute : elle est à un tunnel de base ce que la RN 6, qui passe par le col du Mont-Cenis, est au tunnel du Fréjus. Elle culmine en effet à 1300 m d'altitude et ses rampes de 3 % interdisent le passage de trains longs et lourds. L'exemple du tunnel du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel de base : 4 ans après sa mise en service, le trafic annuel y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.

Enfin faut-il opposer les grands projets ferroviaires à la modernisation du réseau classique ? Les promoteurs de la route opposent-ils les autoroutes aux routes ordinaires ? Il est illusoire de croire que l'abandon du Lyon-Turin bénéficierait aux lignes existantes : il entraînerait au contraire de nouveaux et très coûteux investissements routiers sur l'axe France-Italie.

En diabolisant un projet bénéfique à l'environnement, au lieu de réclamer la mise en place d'une redevance routière spécifique qui en faciliterait le financement et lui donnerait tout son sens selon l'exemple suisse, les opposants au Lyon-Turin font le jeu de la route et de l'avion, et entravent la construction européenne.