

**Rectificatif adressé à la rédaction de la revue « Le rail » (juillet/août 2014) faisant suite à un article intitulé : « la France a le fret qu'elle mérite ».**

### **Un projet indispensable**

Fidèle lecteur de la revue Le Rail, j'ai été très intéressé par l'article d'Hélène Chevillard et Fernand Selvez paru dans le n°208 sur les problèmes du fret en France. Je partage nombre de leurs analyses, toutefois je souhaiterais réagir sur un passage (dernière page) dans lequel ils qualifient le projet Lyon-Turin « *d'erreur* » et préconisent, en lieu et place, l'électrification de la ligne historique en 3.000 volts (au lieu du 1.500 V actuel et d'un 25.000 V futur cohérent avec l'alimentation électrique de la nouvelle ligne Lyon-Turin) car, selon eux, mieux vaudrait « *fluidifier cette zone (Chambéry) et ré électrifier en 3.000 V ... .. la partie haute de la ligne de la Maurienne dont le trafic actuel n'atteint même pas la moitié de ce qu'il était il y a 30 ans* ».

Sur ce tout dernier point, je dirais plutôt 15 ans. Avant la quasi fermeture de la ligne pendant une dizaine d'années pour un élargissement (limité) du gabarit du vieux tunnel ferroviaire du Mont Cenis, particulièrement étroit. Une fermeture qui a conduit nombre de chargeurs à se tourner vers d'autres itinéraires ferroviaires ... ou vers la route. Difficile ensuite de reconquérir les trafics ainsi perdus, surtout lorsque l'offre proposée n'est pas compétitive.

**Compétitivité.** Comme il est fort justement indiqué dans l'article, il convient de faire en sorte que le rail redevienne compétitif avec la route. Or, dans le cas considéré, la ligne « historique » (vieille de 150 ans), culminant à 1300 m d'altitude, comporte sur une centaine de km – de St Jean de Maurienne (alt. 530 m) à Bussoleno (alt. 440 m) en Italie – **des déclivités exceptionnelles de 3 % incompatibles avec des trains longs et lourds, les seuls capables d'abaisser les coûts du rail et de le rendre économiquement compétitif avec la route, ou plutôt l'autoroute.** Certes, la ligne « historique » dispose d'importantes réserves de capacité mais ses coûts d'exploitation sont tels qu'ils la mettent de facto **hors du marché.** Viendrait-il à l'esprit de transférer sur la RN6 et le col du Mont Cenis tout ou partie des poids lourds qui utilisent actuellement l'autoroute A43 et le tunnel routier du Fréjus ? En utilisant des camions de 12 tonnes au lieu des 40/44 tonnes incapables d'affronter les fortes et longues pentes de la route nationale ? Non évidemment. D'ailleurs le choix a été fait de doubler le dit tunnel du Fréjus.

**Le tunnel de base Lyon-Turin est à la ligne « historique » St Jean de Maurienne-Modane-Bardonecchia-Bussoleno ce que l'ensemble tunnel routier du Fréjus/A43 est à la RN6.**

**La ligne nouvelle Lyon-Turin est un ouvrage indispensable si l'on veut permettre au trafic ferroviaire international de se développer entre la France et l'Italie et de soulager ainsi les vallées alpines, Chamonix, Courmayeur, Aoste, Susa, Chambéry ... d'une partie du trafic de poids lourds qui les encomrent et surtout polluent à longueur d'année tout leur environnement.**

Regardons quels ont été les choix de nos voisins. En Suisse, construction de 2 longs tunnels de base sur 2 itinéraires nord-sud : à l'ouest le Lötschberg (36 km) et à l'est le Gothard (57 km) complété par le Ceneri (16 km). Au Lötschberg, mis en service en 2007, **le trafic a été multiplié par 3 en 3 ans, passant de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.** Plus à l'est, le Gothard est en voie d'achèvement (le creusement s'est terminé en octobre 2012) pour une mise en service en 2016. Ces tunnels substituent des tunnels de base à des lignes de montagne dont l'exploitation et les coûts sont plombés par les contraintes qu'imposent leurs déclivités, cependant inférieures (2,6 ou 2,7 %) à celles de la Maurienne et de la Doire Baltée. Plus à l'est de l'Arc Alpin, l'Autriche prépare la construction du tunnel du Brenner (57 km) doublant, là encore, la ligne de montagne « historique ».

**Le tunnel de base Lyon-Turin est un projet indispensable.** Sur ce point, **les recommandations du coordonnateur européen du corridor européen n°3, L. J. Binkhorst, sont claires :** « *cette ligne historique, dans le vrai sens du mot, ne répond plus aux exigences d'une liaison ferroviaire moderne et performante ... seule la nouvelle ligne Lyon-Turin aura la capacité d'accueillir un service d'autoroute ferroviaire très performant et permettra l'amélioration de l'offre de fret classique, réduisant ainsi considérablement le nombre de poids lourds sur la route* ».