



Lyon - Turin : choisir la bonne échelle pour en juger sa pertinence

Une des erreurs communément commises pour juger de l'utilité du Lyon - Turin est la prise en compte d'un mauvais paradigme.

Laurent Charlier

Il est nécessaire d'appréhender le passage des Alpes dans son ensemble, de manière systémique, en englobant le futur tunnel Lyon - Turin, dont l'accès depuis le nord se fait par le corridor fret européen n°2, qui se connecte au corridor n°6 en région lyonnaise.

Comme pour tout projet de très grande envergure – un tunnel de 57 km pour une facture totale estimée à 8,6 milliards d'euros –, l'ouvrage transalpin Lyon - Turin déchaîne les passions depuis au moins le sommet franco-italien de juillet 1990, date à laquelle ce projet d'infrastructure nouvelle a été inscrit dans la programmation des deux pays. Les pour et les contre se font entendre tant en Italie qu'en France. Le fait que la Cour des comptes juge le projet de tunnel ferroviaire « largement hors de portée budgétaire », dans un référé du 29 août 2016 relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), jette de nouveau de l'huile sur un feu qui ne s'est jamais éteint. Pêle-mêle, citons que « le FN demande à Laurent Wauquiez [président de la région Auvergne Rhône-Alpes] "d'enterrer" la ligne Lyon - Turin », écrit *Lyon capitale* ; que l'écologiste Michèle Rivasi, député européenne et vice-présidente du groupe Verts/ALE, préfère renforcer le réseau ferré existant et le tunnel du Fréjus plutôt que de construire un tunnel qu'elle juge inutile ; ou que la Fédération Nationale des Associations d'usagers des transports (FNAUT) « refuse l'attitude malthusienne de la Cour des comptes » estimant au contraire ce projet nécessaire tant pour le transport de marchandises que de voyageurs. Une des erreurs communément commises pour juger de l'utilité du Lyon - Turin est la prise en compte d'un mauvais paradigme. L'enjeu de cet ouvrage va bien au-delà de la simple accélération des échanges entre l'Auvergne Rhône-Alpes d'une part et le Pié-

mont ainsi que la Lombardie d'autre part. L'échelle de cet enjeu est notamment rappelée et résumée par la FNAUT dans un communiqué du 2 septembre 2016 : « le tunnel concerne un vaste territoire européen et des flux de fret (nord-sud et est-ouest) très importants, ainsi qu'un trafic voyageurs interrégional et international ». En effet, si le caractère est-ouest du Lyon - Turin, renforcé par son inscription dans le corridor fret n°6 reliant l'Espagne à la Hongrie par la France, l'Italie et la Slovénie, apparaît « naturel » rien que par son orientation physique, son rôle dans l'écoulement des trafics européens nord-sud n'en est pas pour autant incongru mais au contraire tout à fait pertinent. Les axes italo-suisse *via* les tunnels du Lötschberg et du Simplon ainsi que *via* le Saint-Gothard et le Ceneri, et italo-autrichiens *via* le Brenner s'imposent sur le corridor nord-sud. Ces itinéraires, bien que modernisés, à la capacité accrue et au gabarit plus généreux grâce à la construction, en cours ou achevée, de tunnels de base, ont leur limite et pâtissent également des caractéristiques techniques hétéroclites des voies ferrées d'accès allemandes, suisses, autrichiennes et italiennes. Il est nécessaire d'appréhender le passage des Alpes dans son ensemble, de manière systémique, en englobant donc le futur tunnel Lyon - Turin, dont l'accès depuis le nord se fait par le corridor fret européen n°2, qui se connecte au corridor n°6 précité, en région lyonnaise. Tabler sur la seule modernisation de l'axe existant *via* le tunnel du Fréjus, c'est faire fi des gabarits et des formats croissants des trains, attendus à moyen et long terme – cette limite a d'ailleurs en partie été constatée sur l'itinéraire historique à la faveur des travaux réalisés dans le but de rendre possible le passage de camions de 4 m de hauteur d'angle chargés sur l'Autoroute ferroviaire alpine alors cantonnée aux camions-citernes –, et ainsi

hypothéquer l'avenir de l'axe à moyen et long terme en tant que corridor majeur de transit. On peut certes déplorer des niveaux actuels de trafic plutôt bas laissant des possibilités de développement important *via* les infrastructures actuelles. Cependant, c'est, encore une fois, ne pas prendre en compte l'évolution à venir des formats de train comme évoqué ci-dessus, ni la saturation des voies ferrées du principal corridor nord-sud n°1 Rotterdam - Gênes, y compris les infrastructures allemandes très sollicitées de la rive droite du Rhin. Rappelons que par le passé, entre les ports du Benelux et l'Italie, deux choix principaux s'offraient aux opérateurs : la rive droite du Rhin en Allemagne ou la rive gauche en France. En raison d'une piètre qualité de service, l'axe français est tombé progressivement en désuétude dans les années 2000, face à une rive droite allemande plus efficace et fluide. Citons notamment le départ retentissant de cet axe, en décembre 2004, de la société coopérative de transport combiné Intercontainer-Interfrigo ICF (aujourd'hui liquidée), abandonnant le hub de Metz-Sablon. Des efforts ont ensuite été réalisés, notamment par le biais de la société commune de production Sibelit sur l'axe Anvers - Bâle, pour recouvrer la qualité. Nonobstant la conjoncture économique défavorable, le corridor n°2 a toutefois retrouvé en partie ses lettres de noblesse aux yeux des transporteurs. Un potentiel de développement existe donc à l'échelle de l'Europe. L'inscription du futur tunnel Lyon - Turin dans un réseau maillé global européen avec les corridors n°2 et n°6 à l'ouest et n°1 à l'est prend tout son sens. Ainsi, sur le long terme, dans un réseau ferré paneuropéen harmonisé (comme le souhaite et le construit l'Union européenne), selon une approche systémique de la question du franchissement des Alpes, le nouvel ouvrage apparaît des plus pertinents. ■