

Lyon-Turin : désormais sans moi !

LE CERCLE. Depuis les années 90, mon soutien n'a jamais manqué au projet de création d'une nouvelle voie ferrée entre Lyon et Turin, imaginée dès 1980 pour faire transiter, entre la France et l'Italie, le plus de marchandises possible et libérer nos routes et autoroutes savoyardes des nombreux poids lourds. Mais aujourd'hui, ça suffit, il ne faut plus compter sur moi pour défendre l'indéfendable.

Écrit par : [Dominique Dord](#) - [Député de Savoie \(UMP\)](#)



Dans les années 80, on nous prédisait, en effet, une croissance forte du trafic de marchandises entre la France et l'Italie, perspective insupportable selon moi et pour les Savoyards. Et, de fait, les prévisions se sont avérées exactes jusqu'en 1998 où 34,7 millions de tonnes de marchandises ont traversé "nos" Alpes (contre 17 millions de tonnes en 1980).

Mais, depuis 1998, la courbe est toute autre puisque le trafic marchandise n'a cessé de baisser pour atteindre un point bas en 2009 à 20,4 millions de tonnes... pas beaucoup plus haut finalement qu'en 1980...

Alors, bien sûr, il y a eu des aléas, techniques, économiques... parfois tragiques, en France sur cette longue période, mais à bien regarder, si on élargit l'angle de vue, on constate que le trafic de marchandises, lui, a continué de croître à travers l'ensemble du massif alpin : il a, en effet, plus que doublé entre 1980 et 2011, passant de 50 millions de tonnes à 107 millions de tonnes ! Mais l'augmentation du trafic de marchandises est passée ailleurs, par la Suisse et par l'Autriche, mais plus par la France !

En clair, on peut donc dire aujourd'hui avec certitude que les constats et prévisions alarmistes des années 80 en France ne se sont pas du tout vérifiés. Tant mieux !

En 2013, des prévisions de trafic toujours alarmistes

Maintenant que les faits radicalement différents sont avérés par les chiffres, nous propose-t-on d'en tirer les conséquences, ce qui serait la moindre des choses pour les 30 années à venir ? Non. Et c'est là que je ne peux plus être d'accord.

En effet, RFF et LTF, c'est-à-dire les toutes puissantes autorités techniques qui pilotent ce dossier pour l'État (page 64 de la toute récente enquête publique), nous refont le même coup, 30 ans plus tard, de prévisions de croissance exponentielle du trafic !

Pour justifier le projet du Lyon-Turin, ils prévoient ainsi pour 2035, le passage de 74,7 millions de tonnes à travers "nos" Alpes dont 41,6 par le rail et 33,1 par la route ! Des chiffres jamais atteints, même au plus fort du trafic marchandises, dont le maximum a été de 9,8 millions de tonnes par le rail en 1983, c'est-à-dire quatre fois moins, et de 26,3 millions par la route en 1998, il y a plus de 15 ans.

On prévoit donc, sans sourciller, une augmentation en France de 40 millions de tonnes en un peu moins de 30 ans, c'est-à-dire une augmentation de plus de 300 %, et cela, comme si rien ne s'était passé depuis 30 ans. Et naturellement, on ne nous dit ni pourquoi ni comment...

Pour moi, cela ressemble à un abus de confiance, vis-à-vis des élus et des citoyens, si ce n'est un abus de conscience ! C'est parfaitement insupportable.

La Cour des comptes l'a dit cet été, en termes choisis, au premier ministre en émettant des doutes sérieux sur le fondement même du projet du Lyon-Turin : on croit rêver.

La réalité arithmétique, que sont les chiffres constatés sur 30 ans, montre que ces prévisions sont absurdes et la réponse du premier ministre à la Cour des comptes, surréaliste : "... elles ont toujours été effectuées dans les règles de l'art." La règle de l'art reviendrait selon lui à se tromper pendant vingt ans et encore en 2012, chapeau l'artiste !

Le monde a changé : les marchandises passent ailleurs

La réalité économique l'explique et le confirme. En 1980, en 1990, et même encore dans les années 2000, les pays émergés aujourd'hui, étaient encore en voie de développement. On pouvait difficilement prévoir que, 30 ans plus tard, leur industrie déferlerait sur nos marchés. Et c'est bien sûr à cette organisation nouvelle des flux de marchandises que nous devons adapter nos modes de transports.

Les marchandises qui arrivent par bateaux, de Chine ou d'Inde, n'ont aucune raison de transiter entre Turin et Lyon ! Il n'y a que certains technocrates français pour penser ça !

Une fois débarquées à Gênes, elles montent de l'Italie vers les pays d'Europe centrale à travers la Suisse ou l'Autriche, sauf peut-être pour celles qui sont destinées au marché français, si elles ne sont pas débarquées directement à Marseille. Mais dans tous les cas, elles ne passent que de manière ultra marginale par Turin puis Lyon.

Pour l'Europe du Nord, pourquoi voudrait-on qu'elles soient débarquées à Gênes pour prendre le Lyon-Turin ? Elles vont par la mer, et c'est très bien ainsi, vers Le Havre ou les grands ports du Nord ! Idem pour ce qui nous vient du Brésil ou du Continent américain plus largement... En 30 ans le monde a changé ! Or, il n'y a que le Lyon-Turin qui fait du sur-place.

Depuis l'Espagne, la mer plutôt que la montagne

RFF utilise aussi un autre argument insupportable. On nous explique, en Rhône-Alpes, qu'entre 2 et 5 millions de tonnes de marchandises, venant d'Espagne ou des pays du sud de l'Europe, ne passeraient plus par Vintimille en 2035, mais remonteraient jusqu'à Lyon pour rejoindre Turin et l'Italie, ce qui est absurde.

Dans le même temps, en effet, le même RFF explique dans la Région PACA aux élus de la Côte d'Azur que "sur longue distance, le transport maritime est l'alternative naturelle à Vintimille", et propose la mise en place, non pas du Lyon-Turin, mais d'une autoroute de la mer beaucoup plus écologique avec des navettes au départ de Barcelone ou de Valence vers les ports de l'Italie dès 2020 !

Pour justifier le Lyon-Turin à 25 ou 30 milliards, RFF multiplie les tonnes de marchandises au point de les compter 2 fois... à moins que l'on souhaite condamner les autoroutes de la mer pour 600 millions. La Cour des comptes devrait apprécier, les écologistes aussi ! Bref, 75 millions de tonnes chez nous en 2035, je n'en crois pas un mot. Les arguments ne tiennent pas. Les arguments ne tiennent plus.

Un projet gigantesque non financé

Si encore nous vivions pendant les Trente Glorieuses – où certains semblent s'être arrêtés –, on pourrait probablement se payer cette *danseuse*, mais la puissance publique ne souffre-t-elle aujourd'hui d'aucun problème d'argent ?

La Cour des comptes, encore elle, s'étonnait dans le même avis très critique de cet été, que le projet ne soit pas financé : un projet pourtant en débat depuis plus de 20 ans et pas un sou depuis tout ce temps ?

Elle n'a pas tout à fait tort, la Cour... cela d'autant plus que les prévisions de coûts sont autant minorées que les prévisions de trafic sont surévaluées. Si l'on se réfère aux rapports suisses sur le suivi des coûts du tunnel du Saint Gothard, très comparable à "notre" Tunnel pour le Lyon-Turin, il est raisonnable de penser que "notre tunnel" finira autour de 10,5 milliards d'euros et non pas à 8,5 comme nous l'annonçons aux autorités européennes... Et ce sont les États français et italiens qui paieront la différence !

Un tunnel sans accès

Le sommet franco-italien de Lyon, au mois de décembre dernier, dont on nous a fait croire qu'il allait être décisif n'a rien décidé du tout. Il n'a concrétisé aucun accord nouveau sur le plan financier. Il a simplement redit la détermination des deux États, comme ils le font à chaque sommet depuis 20 ans pour "notre" tunnel. Chapeau.

Enfin, les Français ont inventé un outil extraordinaire dont nous avons seuls le secret, le Stif : une commission nationale va, en effet, décider cette année dans quelles infrastructures de transports nationales nous devons investir. Compte tenu du nombre de projets au moins aussi légitimes que le Lyon-Turin défendus à travers toute la France par des élus, au moins aussi motivés que nous, la nouvelle ligne ferroviaire permettant d'aller, depuis Lyon jusqu'à l'entrée de "notre" futur tunnel, n'a à peu près aucune chance d'être retenue...

Nous pourrions donc avoir réaffirmé notre détermination en décembre pour "notre" cher tunnel et décidé au Printemps de ne pas en planifier les accès. Encore chapeau. Maintenant, ça suffit, il ne faut plus compter sur moi pour défendre l'indéfendable. Il y aurait pourtant des choses à faire tout de suite, comme, par exemple :

- À doubler la ligne Saint-André-le-Gaz/Chambéry comme le demande la directrice régionale de la SNCF,
- Couvrir les voies pour réduire les nuisances subies par les riverains et apporter du travail aux petites et moyennes entreprises du BTP,
- Investir dans les nouvelles technologies pour rendre le fret ferroviaire plus souple et adapté à la demande des transporteurs.

Cela, je le redis, pourrait se faire tout de suite, et l'argent serait beaucoup mieux utilisé !

Dominique DORD - Député de Savoie