

Un vent de fronde souffle toujours sur le TGV Lyon à Turin ! D'Hannibal aux colporteurs, les hommes ont toujours voulu franchir les Alpes. A pied, en éléphant, en voiture, en train... De tous les chemins ou routes, ceux qui tendent à unir l'Italie sont les plus politiques disait Napoléon qui s'engagea alors, dans des grands travaux pour faciliter la traversée du massif montagneux. Grâce à la révolution du rail, franchir cette montagne devint plus sûre et plus rapide puis, vint le « boom » de la voiture et avec elle, les autorités entamèrent la construction des tunnels du Mont Blanc et du Fréjus. Une ère nouvelle allait s'ouvrir... Pour faire face maintenant à l'augmentation des trafics, les deux pays ont décidé d'unir leurs compétences et les moyens pour réaliser un tunnel ferroviaire de 53 km sous les Alpes afin de permettre le transport de 40 millions de tonnes de marchandises par an et de 7 millions de voyageurs. Mais cette Transalpine verra-t-elle le bout de son tunnel ?

Ce méga projet de 10 à 12 milliards € attend encore un avenant entre la France et l'Italie qui permettra, un démarrage des travaux en 2010 pour se terminer en 2020. Voté en 2001, tous les élus sont d'accord sur le bien fondé d'une telle opération. Mais, pour l'instant, les Français marchent à reculons et quand on veut retarder un projet, rien de plus simple que de faire des études comme les ouvrages de reconnaissance du tunnel de base actuellement en cours et qui indiquent déjà, une géologie très complexe ! Alors faut-il faire cette ligne ? Si certains la caricaturent en la réduisant à une simple ligne de fret et de voyageurs, d'autres considèrent qu'il s'agit là d'un projet européen, économiquement efficace et rentable. Face au coût élevé du baril qui continue son inexorable progression, le transport ferroviaire pourrait retrouver sa pertinence sur de longues distances, consommant cinq fois moins d'énergie que le transport routier. Les détracteurs, citant des sources officielles d'Etat relèvent que le projet présente un taux de rentabilité sensiblement inférieur au taux recommandé de 8 % et plus loin dans le texte, qu'il est très improbable que les infrastructures existantes soient saturées en 2015, qu'il est encore trop tôt pour le dire. Alors, si la rentabilité de la Transalpine ne semble pas acquise, il faudrait savoir ce qu'un investissement identique, apporterai comme gain en économie de pétrole et sur quelle distance, en faisant rouler les trains sur... les autoroutes !

C'est un autre sujet à polémiques ! Quand on regarde une carte des autoroutes et des LGV, on voit que le train a un énorme retard à rattraper. S'il semble évident que des autoroutes ne se prêteraient pas au projet du fait des pentes et des rayons de courbure, on ne peut que constater que l'idée du jumelage existe déjà. Ainsi la LGV Nord en bordure de l'A 1, la LGV Paris-Lyon qui jouxte une partie de l'A 5 aussi, ne pourrait-on pas développer simultanément deux réseaux de transport superposés. Aujourd'hui, les grands groupes de BTP construisent des autoroutes en étant concessionnaires mais aussi des LGV comme Eiffage entre Perpignan et Figueras, Vinci, Bouygues et Eiffage ayant été retenus pour la concession de la ligne entre Tours et Bordeaux. Dès lors, on peut penser à un adossement futur des deux voies en leur associant des plate-formes d'échange multimodale. Cette solution serait alors une combinaison d'améliorations des lignes ferroviaires, de voies nouvelles et de lignes aménagées sur les plate-formes autoroutières. Problème, il y a toujours eu entre ces deux modes de transport, des inégalités de financement. Alors, passons par les PPP.

Et si on faisait passer les trains au milieu des autoroutes ? Utopie certes, mais réalisable techniquement. Qui aurait imaginé que dans les années 90, les grands axes des villes allaient se doter d'un transport en site propre avec le tramway. Quand on voit leur énorme succès aujourd'hui, on comprend mal pourquoi on avait enlevé leurs rails dans les années 50 pour laisser la place au tout automobile.



Alain Faure
