Les Possibles — No. 03 Printemps 2014

Les projets d'infrastructures de transport, tous « inutiles et imposés » ?

vendredi 23 mai 2014, par Philippe Mühlstein

Les projets de nouvelles infrastructures ferroviaires suscitent des réactions tranchées et hostiles d'associations ou de partis se réclamant de l'écologie, de l'altermondialisme ou de la « gauche de gauche ». Ces réactions les conduisent à s'opposer à tous ces projets et à exiger dans tous les cas l'alternative consistant à utiliser plus intensivement les lignes ferroviaires existantes, moyennant leur modernisation. Ce systématisme accompagne un vaste amalgame de tous les projets, ferroviaires ou autres, à des « projets inutiles et imposés ». Ce vocable est mobilisateur, tant les projets plus ou moins pharaoniques, coûteux pour le contribuable et souvent très nuisants pour l'environnement, ont proliféré depuis les années 1950-60, justifiés par l'idéologie productiviste de la « croissance » qui domine encore parmi le personnel politique. Pourtant, ce vocable et cet amalgame sont réducteurs et fallacieux. Plutôt que de céder au simplisme d'une opposition systématique, ne convient-il pas d'examiner au cas par cas les projets ferroviaires pour déterminer l'intérêt d'en réaliser certains, en tout ou partie, et définir à quelles conditions précises cet intérêt pourrait se concrétiser, à la fois sur les plans écologique et social ?

Je propose ici des principes et critères pour nourrir un avis sur les projets de nouvelles lignes ferroviaires en général [1].

Au départ est la nécessité de réduire fortement les nuisances actuelles des transports, tout en répondant à de réels besoins sociaux et en s'inscrivant dans un processus de transition dont l'horizon est la transformation radicale de l'organisation socio-économique existante. J'examine ensuite le cas du projet Lyon-Turin dont la partie concernant le fret ferroviaire pourrait s'avérer pertinente selon ces critères et je réponds aux arguments des opposants à *cette partie* du projet, qui ont surtout pour origine une association italienne très active (*No-TAV*) et ont été repris sans distance critique par les associations ou partis susmentionnés. Je m'interroge sur certaines positions des *No-TAV*, très éloignées des préoccupations écologiques. Enfin, je propose quelques conditions nécessaires à un éventuel soutien, critique et vigilant, à la partie « fret » du projet Lyon-Turin.

Cet article s'appuie sur un accord avec les buts fondamentaux des mouvements écologiste, altermondialiste et social. Il apporte un éclairage nuancé sur un projet ferroviaire particulier, en prenant notamment en compte la notion souvent négligée de transition écologique. Son ambition est de ne pas clore trop vite et schématiquement le débat afin, prosaïquement, d'éviter de « tirer sur son propre camp ».

I – Propositions de principes généraux pour des avis sur les projets ferroviaires

Se prononcer au cas par cas implique de comparer les effets sur l'environnement dans le cas où une ligne serait construite, avec ceux dans le cas où elle ne le serait pas. Les données générales permettent de nourrir les réflexions mais ne dispensent pas de recueillir le plus possible d'avis sur chaque projet, car tous les citoyens concernés, par ses inconvénients comme par ses avantages, doivent pouvoir s'exprimer et être entendus.

Les principes de base suivants, qui ne prétendent pas à l'exhaustivité, pourraient inspirer les positions à adopter quant aux projets de lignes nouvelles ferroviaires :

- Vu l'état déplorable du réseau ferroviaire, illustré notamment par les 3 500 km de ralentissements à la fin de 2013 par défaut d'entretien sur les lignes classiques, *la remise à niveau du réseau classique et le maintien en bon état des gares et des triages sont prioritaires sur la construction de nouvelles infrastructures*. Les travaux en cours sur le réseau ne permettent même pas de revenir au rythme de régénération des années 1970/80 ; le retard n'est pas rattrapé et le réseau est juste maintenu en état stable… et dégradé.
- *La remise en cause du culte énergivore et polluant de la vitesse et la diminution globale des transports de fret impliquent d'en finir avec le «* bougisme *»* et, pour les transports indispensables et surtout durant la transition, *de réorienter ceux-ci vers les modes les moins nuisants s'ils peuvent rendre le même service*. Relocaliser l'économie est nécessaire à cette diminution, car l'explosion du transport de fret sert surtout les intérêts

capitalistes en facilitant la délocalisation des productions vers les pays les moins-disants en termes sociaux, fiscaux et environnementaux, tout en évitant des frais de stockage par le « juste-à-temps ».
Construire une société sobre et économe impose de combattre l'idéologie (au sens marxien des idées favorables aux intérêts dominants) selon laquelle le bien-être humain nécessite plus de croissance, laquelle nécessite plus de transports. *Qu'une croissance économique infinie soit impossible dans un monde fini relève de l'évidence*.

- Le transport ferroviaire n'est pas une panacée : par exemple, rien ne remplacera le transport routier pour la desserte fine des territoires. L'hégémonie d'un mode de transport ne peut correspondre à une politique adéquate, qui doit rechercher la complémentarité en recourant à chaque mode selon son efficacité environnementale, sociale et technique.
- Une nouvelle infrastructure est défendable si elle n'accroît pas les transports, mais sert à transférer effectivement des trafics *existants* de l'avion, de la voiture ou du poids lourd vers le train, vu ses atouts énergétiques et environnementaux [2]. Pour cela, on ne peut « laisser faire le marché » et des *mesures réglementaires* doivent imposer ce report dans certains cas, pour raisons écologiques : *c'est une condition du soutien à la construction de lignes nouvelles*. Ces mesures ont cours en Suisse, où les poids lourds en transit doivent emprunter les services d'autoroutes ferroviaires utilisant les traversées ferroviaires alpines, construites grâce à des taxes perçues sur les poids lourds (éco-vignette) et sur les véhicules particuliers (vignette autoroutière annuelle), selon le principe du « financement intermodal » que la France devrait adopter.
De même, pour les déplacements de voyageurs, il serait possible d'éliminer les relations aériennes sur les parcours où, par exemple, existe une desserte ferroviaire en 3 heures ou moins.
- *Une politique de transport écologiquement et socialement pertinente ne peut se concevoir sans politiques d'aménagement du territoire, de logement et d'urbanisme, industrielle, de fiscalité du bâti…* cohérentes avec les objectifs écologiques, énergétiques et sociaux que se donne la société par le débat public.
Comme la relocalisation de l'économie, la relocalisation et la densification de l'habitat pour diminuer les déplacements contraints de voyageurs, notamment domicile-travail, doivent être recherchées.
- Contrairement à un discours récurrent de la technocratie d'État, *on ne dépense pas trop peu pour les infrastructures de transport* : 524 milliards d'euros (valeur 2012) ont été dépensés de 1980 à 2012 en France *dont 65 % pour le réseau routier* (17 % pour le rail, dont moins d'un tiers pour les lignes à grande vitesse) [3] : l'actuelle hégémonie routière (près de 85 % des trafics de voyageurs et de fret) ne résulte pas du hasard, mais d'une politique pro-routière constante et tenace de *tous* les gouvernements successifs depuis 1945. *Il ne s'agit donc pas de dépenser plus, mais de dépenser autrement*.
- Les « partenariats public/privé » (PPP) traduisent le principe capitaliste : privatisation des profits et socialisation des pertes. À l'inverse du « développement durable », un PPP transfère une dépense vers les générations futures. Au Royaume-Uni et au Canada, on a mesuré que les investissements en PPP coûtaient environ 20 % plus cher que les mêmes investissements financés directement par l'État. Pour le rail, les PPP constituent un retour aux concessions privées d'avant la nationalisation de 1937, en plus coûteux. Vu les prévisions de trafic mensongères de RFF pour appâter les « partenaires » privés, les projets en PPP vont échouer et les contribuables devront payer pendant 25 à 45 ans pour assurer des profits, ou au moins éviter des pertes, à Vinci, Bouygues, Eiffage ou d'autres prédateurs. *Tous les projets de lignes nouvelles financés en PPP doivent être combattus*.
- Pour le fret, il convient de s'opposer aux projets d'autoroutes ferroviaires (AF) lorsqu'ils ne servent qu'à permettre aux poids lourds de franchir, sur de courtes distances, un obstacle montagneux ou une zone sensible : l'AF constitue alors *une aide au transport routier* et pas une alternative. L'AF courte en service du sud de Chambéry (Aiton) à Orbassano, dans la banlieue de Turin, n'est donc pas une solution à généraliser et devra être prolongée, à l'instar du service plus récent entre Bettembourg (frontière luxembourgeoise) et Perpignan (frontière espagnole). Les futurs projets d'AF ne pourront être soutenus que s'ils permettent un service sur longue distance (au moins 400 à 500 km), d'une frontière à l'autre dans le meilleur des cas, c'est-à-dire *une réelle alternative au tout routier*. Toutefois, priorité doit être donnée aux différentes formes de transport ferroviaire classique de fret : wagons isolés, trains entiers et transport combiné traditionnel (chargement sur des wagons de conteneurs, de caisses mobiles ou de remorques routières).
De ces principes découle qu'*aucun* des projets de lignes nouvelles actuellement proposés par RFF et la SNCF ne peut être soutenu *sans conditions*. L'examen au cas par cas permet de les préciser et d'envisager d'en soutenir certains, selon des critères d'utilité définis.

II – Le cas du projet Lyon-Turin

Les gouvernements français et italien affichent la volonté de réaliser ce projet, d'un coût total d'environ 25 milliards d'euros, sous réserve d'un financement à 40 % du coût du tunnel de base sous le Fréjus (8,5 milliards) par l'Union européenne, loin d'être acquis. En Italie, il rencontre une forte opposition de l'association activiste *No-TAV* qui exerce depuis des années une forte pression sur les associations écologistes et altermondialistes françaises, afin de les amener à rejoindre sa

position, avec d'ailleurs un certain succès. Les *No-TAV* se sont habilement focalisés sur l'opposition au projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Lyon et Turin (comme l'indique leur raison sociale : *TAV = Treno de alta velocità*), ce qui leur permet de recueillir plus facilement des alliés. En effet, *un TGV entre Lyon et Turin n'est à l'évidence pas justifié, vu le faible nombre de voyageurs concernés*. Il apparaît d'ailleurs, selon les études officielles, que plus qu'un projet « TGV », le Lyon-Turin est un projet « fret » : les circulations qui emprunteraient cette ligne dans le tunnel de base seraient, pour 75 %, des trains de fret et seulement pour 25 % des TGV. *L'enjeu porte sur le fret et une LGV Lyon-Turin serait inutile*.

La question d'un éventuel soutien au projet ne porte donc ici que sur la construction d'une nouvelle infrastructure « fret » empruntant le tunnel de base sous le Mont-Cenis ainsi que, en France, les tunnels à construire sous les massifs de Belledonne et de la Chartreuse. Cette position était à l'origine celle des Verts français, qui ont fini par rejoindre l'opposition totale des *No-TAV* à l'ensemble du projet, en reprenant leurs arguments. Tout en conservant la bannière « Non au TGV » qui attire plus aisément les soutiens, les anti-Lyon-Turin ont été conduits à « enrichir » leur argumentaire afin de tenter de montrer aussi l'inutilité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire « fret ». Examinons leurs arguments :

- **Sous-utilisé, le tunnel actuel permettrait d'acheminer un trafic de 18,5 millions de tonnes (!) entre la France et l'Italie.** Rappelons qu'il y passait, aux meilleurs temps du fret ferroviaire, 9 à 10 millions de tonnes de fret soit environ 1/3 du trafic (2/3 pour les poids lourds). Les plans fret destructeurs de la SNCF et la politique gouvernementale pro-routière ont fait chuter ce trafic à environ 4 millions de tonnes actuellement, soit 15 % du trafic total (85 % pour les poids lourds). La mesure des capacités disponibles actuelles dans le seul tunnel ferroviaire existant sous le Mont-Cenis ne fournit pas les tonnages potentiellement transportables sur la ligne classique : les trains de fret viennent de loin et il convient d'examiner les capacités disponibles depuis, *a minima*, l'axe ferroviaire Nord-Sud (sillon Saône-Rhône) jusqu'à l'entrée du tunnel (une chaîne ne valant que son maillon le plus faible) pour estimer les capacités vraiment disponibles. Même modernisée, la ligne actuelle serait saturée avec le passage de 10 à 11 millions de tonnes de fret, vu l'important développement du trafic TER dans l'Ain, en Maurienne et en Tarentaise, grâce notamment au cadencement des trains, très gourmand en capacités. Cette ligne ne capterait donc en aucun cas un tonnage suffisant pour éradiquer l'excès de poids lourds dans les vallées alpines.
- **La pollution par les poids lourds dans les vallées de Chamonix et de la Maurienne ne serait pas un problème à résoudre en priorité** au motif que, sur l'ensemble de la Savoie et de la Haute-Savoie, la pollution atmosphérique automobile serait plus importante que celle des poids lourds. Curieux argument selon lequel il faudrait laisser les camions polluer parce que les voitures, comptées sur un territoire bien plus vaste, polluent aussi…
- **Grâce à l'augmentation de la puissance des locomotives, il serait maintenant possible de faire monter des trains de fret plus lourds jusqu'à Modane**. C'est une contre-vérité car, depuis plus de 40 ans, la charge brute des trains de fret entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane demeure limitée à 1 600 tonnes, non pas faute de puissance des locomotives – elle a en effet sensiblement augmenté en 40 ans – mais à cause de la limite de résistance des attelages dans la forte rampe de 30 ‰, qui impose en outre le renfort en pousse (donc au moins deux locomotives pour un train de 1 600 tonnes brutes). Les défenseurs de l'utilisation de la ligne classique ont exhumé une option technique depuis longtemps abandonnée – elle remonte au projet des années 1960 de tunnel ferroviaire sous le détroit de Gibraltar – qui consisterait à motoriser tous les wagons d'un train pour lui permettre de franchir de fortes rampes. Ce projet nécessiterait la création d'un parc de wagons motorisés qui seraient utilisés uniquement pour accéder au tunnel actuel, alors que les wagons en transit viennent souvent de très loin, sauf à transformer tous les wagons de marchandises européens – des centaines de milliers ! – pour pouvoir, comme les wagons classiques, les utiliser en banalisation ; option irréaliste, sans même évoquer son coût.
- **Le caractère douteux des prévisions officielles de forte hausse à venir du trafic de fret conduit à nier tout intérêt à une nouvelle infrastructure**. Cela revient à se satisfaire de la situation présente… inacceptable. La justification d'une nouvelle infrastructure ferroviaire ne doit certes pas s'appuyer sur l'anticipation hypothétique d'un trafic dans 30 ans d'autant que, on le sait, le promoteur d'un tel projet possède toujours les moyens de produire les prévisions de trafic qui serviront à le justifier. Le trafic routier de fret au Mont-Cenis est *grosso modo* stable depuis 20 ans (autour de 25 millions de tonnes par an) et, avec un tel trafic, la vallée de la Maurienne est un véritable couloir à camions (environ 6 000 par jour !), insupportable pour les riverains et les écosystèmes locaux [4] ; *c'est ce niveau-là de trafic routier qu'il convient de faire fortement diminuer*.
- **Il y aurait de l'amiante et des éléments radioactifs dans les roches du Mont-Cenis**. L'amiante est un épouvantail qui fonctionne, vu les drames que cause son industrie, mais aucune étude géologique n'a indiqué une présence particulière de minerai sous le Mont-Cenis ; en trouverait-on que des techniques connues permettent de protéger un chantier de tunnel contre la contamination et d'éviter toute diffusion extérieure. Concernant la radioactivité, rien ne justifierait non plus, géologiquement, que le massif du Mont-Cenis contienne une plus forte proportion de minerai d'uranium naturel que l'ensemble du massif Alpin primaire. Nombre de tunnels de base ont été creusés récemment dans les Alpes ; curieusement, seul le tunnel ferroviaire du Lyon-Turin a soulevé ce genre de préoccupation.

- **Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et le projet ferroviaire Lyon-Turin sont ravalés au même rang de « projets inutiles et imposés »**. Il est pourtant clair que la réalisation de l'aéroport nantais apporterait de nouveaux et forts impacts sur l'environnement local et global (effet de serre), alors que la réalisation de la ligne Lyon-Turin, par des reports de trafics de la route vers le rail, diminuerait ces impacts ; cet amalgame est donc outrancier.
- **De très nombreux riverains de la ligne Lyon-Turin subiront de graves nuisances sonores**. Le bruit est certes la principale nuisance du train, mais cette ligne serait construite en tunnel sur plus de 50 % de sa longueur en France et 85 % en Italie et l'argument pèse beaucoup moins ici que pour tous les autres projets, surtout côté italien.
- **Les travaux de percement du tunnel de base vont provoquer des nuisances dues à l'évacuation des roches et gravats**. Il est possible, en y mettant le prix, de réduire fortement ces nuisances – provisoires – et d'éviter toute pollution des rivières et nappes phréatiques. Condamner un projet pour motif de chantier était la tactique du lobby routier parisien, qui a tenté ainsi de s'opposer à la construction du tramway du boulevard des Maréchaux au sud de Paris… que ses riverains plébiscitent aujourd'hui.

Ces arguments discutables provenant des *No-TAV* s'accompagnent, de leur part, **de prises de position et de silences suspects qui posent question** :

- Pourquoi le doublement du tunnel routier du Fréjus (sous prétexte de construire une galerie de sécurité, *en réalité plus large que le tunnel du Mont-Blanc* !), qui va servir – c'est désormais officiel – à dédier chaque tube à un sens de circulation et permettra donc *l'augmentation du trafic de poids lourds côtés français et italien*, ne suscite-t-il aucune réaction des *No-TAV* ? Pourtant, le ministre chargé des Transports de M. Berlusconi était le PDG – il avait nommé son épouse à sa place durant son mandat – d'une importante entreprise de BTP italienne spécialisée dans la construction de tunnels *routiers* et participant au doublement de celui du Fréjus. En outre, n'y aurait-il aucun risque de présence d'amiante ou d'uranium dans ce cas, dès lors que ce tunnel est routier ?
- Pourquoi une opposition farouche au tunnel ferroviaire est-elle entretenue par les *No-TAV* dans le Val de Suse au nom de l'écologie, alors que dans toutes les autres vallées alpines, les populations demandent le report du trafic de poids lourds vers le rail ?
- Comment faut-il comprendre le fait que l'un des principaux animateurs italiens des *No-TAV* ait été longtemps un cadre supérieur de la société des autoroutes italiennes (SITAF), société qui, avec la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), a été l'une des principales promotrices de l'utilisation de la pseudo « galerie de sécurité » du tunnel routier du Fréjus comme second tunnel ouvert à la circulation des poids lourds ?
- Pourquoi les *No-TAV* demandent-ils que la priorité soit accordée à l'axe autoroutier français Nord-Sud A6/A7 et demandent-ils aussi l'abandon de l'enquête publique sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) qui vise à développer le fret ferroviaire en lui évitant de traverser la gare de Lyon-Part-Dieu ? À qui profiterait avant tout l'abandon des projets ferroviaires, sinon aux richissimes sociétés d'autoroutes détenues, en majorité, par des groupes de BTP ?

Ces questions conduisent à avancer l'hypothèse d'une instrumentalisation, en Italie d'abord et également en France désormais, par un lobby routier et autoroutier qui paraît *beaucoup plus puissant en Italie qu'en France*, où il l'est pourtant déjà. Cela ne signifie pas que les habitants du Val de Suse ou les militants de base des *No-TAV* soient eux-mêmes des lobbyistes routiers ; on peut supposer qu'il s'agit pour la plupart de personnes sincèrement indignées et vraiment opposées au projet pour des raisons indépendantes des intérêts du BTP routier, et les brutalités policières contre eux sont inacceptables.

On peut néanmoins se demander si la situation tendue au Val de Suse ne résulte pas de provocations ou d'infiltrations réussies. Les intérêts capitalistes et leurs serviteurs policiers ont, *particulièrement en Italie*, depuis l'attentat de Milan en 1969, celui de la gare de Bologne quelques années plus tard, ainsi que l'enlèvement puis l'assassinat d'Aldo Moro par la « Brigade rouge » en 1978, une longue expérience de la manipulation et de l'instrumentalisation des groupes « extrémistes », fascistes ou gauchistes…

III – Conclusion : pour un débat informé et des conditions à un éventuel soutien partiel

La question pertinente est en définitive celle-ci : la réalisation de la partie « fret » du projet Lyon-Turin peut-elle permettre d'en finir avec la transformation des vallées alpines en couloirs à camions et quelles conditions doivent être remplies pour la soutenir ?

Ce projet pourrait être utile durant la période de transition de plusieurs dizaines d'années qui nous sépare d'une relocalisation effective de l'économie et, consécutivement, de la diminution du transport de fret *quel qu'en soit le mode*. Par analogie, un syndicaliste, même partisan de sortir du capitalisme, ne saurait sacrifier la défense des intérêts des salarié-e-s d'aujourd'hui, *à l'intérieur de ce système*, sur l'autel de cette sortie à un horizon aléatoire et plus lointain.

Le tunnel de base de 57 km envisagé sous le Fréjus présenterait des rampes maximales de 12 ‰ (au lieu de 30 ‰ sur la ligne classique) et autoriserait donc le passage de trains de 3 000 tonnes brutes. Le débit de cette ligne dédiée au fret (trains classiques et autoroute ferroviaire), pourrait ainsi être le triple

de celui possible actuellement. Cette capacité lui permettrait de capter la totalité du trafic de transit à longue distance actuel à travers les Alpes, qu'il s'agisse de celui qui emprunte actuellement le tunnel routier du Mont-Blanc, celui du Fréjus ou celui du passage par Vintimille au Sud (autre couloir à camions particulièrement saturé).

Le projet Lyon-Turin pourrait donc être soutenu sous les conditions expresses suivantes, conformes à une politique cohérente des transports et aux principes de base définis *supra* :

- Requalification, en international, du projet en tant que projet « fret » et non pas LGV.
- Mise en place d'un réglementation, calquée sur celle de la Suisse, imposant aux camions en transit sur longue distance d'emprunter le service d'autoroute ferroviaire à grand débit qui serait mis en place à partir du nord et du sud de la France (et pas seulement à partir de la région lyonnaise), ceci concernant aussi le transit par Vintimille : le but est de faire cesser la croissance du trafic de fret à travers les Alpes, d'obtenir *a minima* sa stabilité et *surtout* une diminution forte du trafic routier *sur les trois passages* du Mont-Blanc, du Fréjus et de Vintimille.
- Financement public du projet (donc en aucun cas en PPP) et mise en place rapide d'une « éco-vignette » poids lourds en France, à un niveau suffisant pour assurer ce financement. Le torpillage d'un tel projet par des « bonnets rouges » (qui n'avaient souvent de rouge que le bonnet) ne doit pas conduire à en nier la nécessité.
- Abrogation de la législation récente qui autorise les poids lourds de 44 tonnes de poids total à charge, une exception pouvant être faite pour le transport combiné rail-route.
- Abandon de tous les projets routiers et surtout autoroutiers entre Lyon et l'Italie, et sur la Côte d'Azur.

Notes

[1] Les opinions exprimées ici n'engagent que l'auteur.

[2] Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, un voyageur consomme l'équivalent de 0,9 litres d'essence aux 100 km en TGV, 3 litres/100 km en voiture et 8,5 litres/100 km en avion (calculs de l'auteur). Le voyageur en train émet, tout compris, environ 10 fois moins de gaz carbonique qu'en voiture et 20 fois moins qu'en avion. Pour le fret, la consommation d'énergie à tonnage et distance égales est environ trois fois moindre en train qu'en poids lourd et l'émission de gaz carbonique, tout compris, est 8 fois moindre. Globalement, en France, le train consomme 1,6 % de l'énergie consommée par les transports et émet 0,4 % des gaz à effet de serre dus aux transports, en assurant 9 % des trafics de voyageurs et de fret (cf. note suivante).

[3] Données issues des rapports de la Commission des comptes des transports de la Nation établis chaque année par le ministère chargé des Transports.

[4] Le transport routier de marchandises est particulièrement polluant : il représente le quart des émissions de gaz à effet de serre des transports et, du fait de la motorisation diesel des poids lourds, est un émetteur de particules fines (qui sont un cancérogène certain selon l'Organisation mondiale de la santé), tout particulièrement dans les zones urbaines et montagneuses, où elles tendent à stagner au fond des vallées.