

## Un autre regard sur le Lyon-Turin

### **La montagne n'est pas un gruyère. Il faut une réduction du trafic et une gestion des flux à l'échelle alpine.**

La nouvelle ligne Lyon-Turin fait débat depuis plus de 30 ans dans l'arc alpin. Depuis sa création, des voix se sont élevées pour questionner le projet, mettre en évidence ses faiblesses et réclamer des solutions. Il s'agit ici de les illustrer et demander leur mise en œuvre.

Les Alpes souffrent déjà de manière disproportionnée du réchauffement climatique. Les activités humaines ne font qu'accroître leur extrême vulnérabilité, en particulier dans le domaine des transports. De plus, le développement des transports dans les régions montagneuses de l'espace alpin est pour l'essentiel achevé. Il s'agit aujourd'hui de trouver des solutions partagées et de rendre compatibles les effets des transports avec la nature et l'humain. La pertinence des grands projets non-coordonnés doit être remise en question afin d'éviter ou de minimiser les effets qu'ils ont sur cet environnement et sur les populations qui y vivent.

Depuis la ratification du protocole Transports<sup>1</sup> de la Convention alpine (par la France le 11-07-2005, par l'Italie le 07-02-2013), tous les États alpins et l'Union européenne se sont engagés à *"contribuer de manière décisive au développement durable et à l'amélioration de la qualité de vie par la maîtrise du volume du trafic, par une gestion des transports plus respectueux de l'environnement et par l'accroissement de l'efficacité des systèmes de transport existants."*<sup>2</sup>

En 2021, le 8<sup>ème</sup> Rapport sur l'état des Alpes portant sur la qualité de l'air dans les Alpes, rédigé sous la présidence française<sup>3</sup>, a constaté que le trafic, et en particulier le trafic de transit, contribuait de manière significative à la mauvaise qualité de l'air. *« Toutefois, en termes de santé humaine, la valeur visée à l'AQG de l'OMS (10 µg/m<sup>3</sup>) est dépassée dans la majorité des stations et seulement quelques sites de fond (entre 7 et 10 selon l'année), principalement ruraux ou suburbains, y sont conformes. Les résultats de la surveillance de la qualité de l'air dans les Alpes démontrent clairement que la pollution aux MP<sub>2,5</sub> est un enjeu majeur dans tout le périmètre de la Convention alpine. »* Le rapport préconise des mesures d'amélioration ad hoc.

A l'automne 2022, l'Alliance du Simplon<sup>4</sup> - une association des ministères des transports et de l'environnement des 8 pays alpins dans le cadre de la Convention alpine - a tracé des étapes importantes vers des solutions communes, sous la devise "avoid - shift - improve" (éviter – transférer – améliorer). On y lit d'emblée : *"Les trajets les plus écologiques sont ceux qui peuvent être évités. A cet égard, l'aménagement durable du territoire peut contribuer grandement à l'évitement du trafic. Les particuliers, les entreprises et les administrations publiques peuvent également contribuer à réduire les besoins de mobilité et de transport en encourageant le télétravail, en favorisant la mobilité partagée et en induisant d'autres changements durables dans leurs comportements de mobilité et de consommation. Le trafic qui ne peut être entièrement évité doit être transféré vers des modes de transport respectueux de*

<sup>1</sup> Protocole Transports de la Convention alpine :

[https://www.alpconv.org/fileadmin/user\\_upload/Convention/FR/Protocol\\_Transport\\_FR.pdf](https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Convention/FR/Protocol_Transport_FR.pdf)

<sup>2</sup> Conformément au paragraphe 12 du préambule du Protocole Transports

<sup>3</sup> 8<sup>e</sup> Rapport sur l'état des Alpes concernant la qualité de l'air dans les Alpes, p. 67.

[https://www.alpconv.org/fileadmin/user\\_upload/Publications/RSA/RSA\\_8\\_FR\\_web.pdf](https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Publications/RSA/RSA_8_FR_web.pdf)

<sup>4</sup> Plan d'action de l'Alliance du Simplon : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/cooperation-internationale/la-convention-alpine/priorites-thematiques/alliance-simplon.html>



*l'environnement et du climat, principalement le rail pour le transport de marchandises et les transports publics".<sup>5</sup>*

*Ils reconnaissent également que "l'espace disponible pour les infrastructures de transport est particulièrement limité dans le territoire sensible que sont les Alpes".<sup>6</sup>*

*Les pays alpins sont donc "convaincus qu'en adoptant et en poursuivant ces approches, nous pourrions rendre ensemble le secteur des transports dans les Alpes neutre pour le climat et résilient au changement climatique à l'horizon 2050 au plus tard".<sup>7</sup>*

**Ces engagements et promesses doivent être suivis d'actes.**

**Les associations de protection de la montagne attendent donc des réponses à certaines questions qui illustrent la problématique de la ligne ferroviaire Lyon - Turin :**

• **Pourquoi le trafic sur la ligne ferroviaire existante (dite ligne du Mont-Cenis) diminue-t-il d'année en année ?**

Avec sa capacité de 15 à 17 millions de tonnes, cette ligne pourrait supporter les 3/4 du volume de marchandises qui transitent actuellement par les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus. De plus, gourmand en fond public, avec un coût actuellement estimé à 26 milliards d'euros, le projet du Lyon-Turin gèle depuis maintenant 30 ans l'amélioration des lignes ferroviaires existantes, y compris celle du Mont-Cenis.

• **Pourquoi continuer à développer les chantiers routiers et autoroutiers entre la France et l'Italie alors que l'objectif recherché est de réduire le transport de marchandises par camion entre les deux pays ?**

La construction récente d'un nouveau tube de circulation dans le tunnel routier du Fréjus concurrence l'offre ferroviaire et rend plus difficile le transfert du transport de marchandises vers le rail. En 2006 déjà, la CIPRA soulignait l'importance d'une politique globale de gestion des transports, qui doit aller au-delà de l'élargissement des voies et infrastructures de transit, car cela ne fait qu'entraîner des flux de trafic toujours plus importants.

• **Pourquoi ne pas donner la priorité à la construction de terminaux de chargement des camions de part et d'autre du tunnel ?**

L'un des principaux défis du transfert modal de la route vers le rail consiste à charger des camions entiers ou leurs marchandises sur des trains sur des distances aussi longues que possible, afin qu'ils parcourent le moins de kilomètres possible sur la route et, en particulier, qu'ils n'empruntent pas les étroites vallées alpines. Si ce ne sont pas des conteneurs mais des camions entiers qui sont chargés, les chauffeurs de camion bénéficient également d'un temps de repos. Qu'il s'agisse du transport de conteneurs ou de camions, les deux supposent des points de chargement modernes et pleinement opérationnels bien avant les principaux portails des tunnels de base. Sans cela, il est peu probable que les conducteurs de poids lourds acceptent de passer sur le rail.

**Il s'agit d'avancer de manière globale et de s'orienter vers des solutions pour les transports intra-alpins et transalpins. Pour ce faire, il convient d'adopter une vision qui intègre les préoccupations sociales, économiques et écologiques et de traduire les engagements pris en actes.**

**Voici les 8 conditions préalables à une gestion coordonnée des transports dans l'espace alpin :**

---

<sup>5</sup> Selon le chapitre 2, paragraphe a du plan d'action de l'Alliance du Simplon

<sup>6</sup> Selon le chapitre 3 du plan d'action de l'Alliance du Simplon

<sup>7</sup> Selon le chapitre 2 du plan d'action de l'Alliance du Simplon



**1) Les Alpes sont un espace de vie, pas un canal de transport.**

C'est la chose la plus importante à souligner et à répéter. Cela vaut en particulier pour les principales vallées alpines et leur trafic massif : il faut de la place pour que les habitants puissent mener une vie digne et la nature prospérer. Ce n'est qu'en préservant la biodiversité et son pouvoir de régénération que nous, les humains, pourrions survivre. En ce qui concerne les nuisances dues au trafic, les émissions telles que le bruit et la pollution de l'air ont des effets particulièrement négatifs dans les grandes vallées alpines. Le bruit est souvent répercuté par les versants des montagnes et la pollution de l'air s'accumule dans les vallées en raison de phénomènes d'inversion thermique formant un cocktail toxique de gaz d'échappement provenant des automobiles, de l'industrie, et en hiver des systèmes de chauffages.

**2) La sécurité de la population et celle de la nature doivent être assurées**

La promotion de la santé et de la sécurité de la population sont des tâches fondamentales pour tout État, tout comme la protection et la préservation des ressources naturelles. Dans la politique des transports alpins, il convient donc de tenir compte des conclusions du 8<sup>e</sup> Rapport sur l'état des Alpes de 2021 et d'interdire le transport de marchandises dangereuses sur les routes alpines, comme c'est déjà le cas en Suisse. Les marchandises dangereuses sont transportées de manière plus sûre par le rail.

**3) Toutes les sources de transport doivent être prises en compte**

Le trafic dans les Alpes est généré par les habitants, à un niveau régional, et massivement renforcé à un niveau interrégional par l'augmentation du transit des marchandises.

**4) La participation de la population est centrale**

Lors de la recherche de solutions, tant pour le transport régional que pour le transit à travers les Alpes, la participation des personnes concernées et l'accord de la population résidente sont décisifs.

**5) La réduction du volume de trafic et le respect des capacités limitées sont indispensables**

Les ressources naturelles et techniques ainsi que les capacités des voies de communication sont limitées. Dans l'espace restreint des vallées alpines, il n'y a pas de place pour de nouvelles autoroutes ou des lignes ferroviaires à grande vitesse. Malgré l'évidence, ce n'est toujours pas reconnu politiquement dans de nombreux endroits. L'extension sans fin des voies de communication - routières et ferroviaires - n'est donc possible qu'en déplaçant le trafic des vallées vers les montagnes par des tunnels coûteux. Cette solution a, elle aussi, ses limites en raison des coûts économiques extrêmement élevés qui en découlent et des nuisances environnementales qu'elle engendre. **La réduction du volume du trafic doit donc être l'objectif principal.**

**6) La gestion du trafic à l'échelle alpine est une mesure décisive**

Des ressources limitées doivent être gérées de manière coordonnée. C'est déjà une évidence dans le domaine du transport urbain. Toutefois, lorsqu'il s'agit de la circulation routière, les politiques refusent de voir la réalité en face et exigent une liberté de mouvement illimitée, ce qui n'est tout simplement pas possible. Pour les vallées alpines, ce serait leur perte.

Les axes de transport transalpins remplissent également une fonction européenne et relient les régions et les pays. Par conséquent, il est pertinent de prévoir une gestion commune de ces voies de communication à l'échelle alpine, car elle permet de transporter les personnes et les marchandises de la manière la plus efficace et la plus respectueuse possible en matière d'environnement, en fonction de l'espace disponible sur la route ou sur le rail. Les mesures appropriées sont connues depuis des années et reposent sur une gestion dynamique du volume



de trafic en fonction de la demande, avec par exemple des systèmes de créneaux, une tarification dynamique - en rapport direct avec le trafic lourd transalpin, des prix pour le passage des wagons qui augmentent selon le principe de l'offre et de la demande.

#### **7) L'internalisation de tous les coûts représente une étape indispensable**

Une politique des transports équitable et durable à tous les niveaux implique une tarification en fonction de l'origine des coûts. Tous les coûts externes liés au bruit, à la pollution de l'air, à la production d'énergie, à la consommation de ressources ainsi qu'à d'autres atteintes à la nature et à la santé humaine causées par le trafic doivent être pris en compte et indemnisés par ceux qui les génèrent. Tant que cela n'est pas garanti par la loi, il convient de promouvoir les transports publics d'une autre manière, en particulier par le transfert de la route vers le rail pour le trafic de transit. En effet, le transport ferroviaire de personnes et de marchandises, alimenté par des énergies renouvelables, est beaucoup moins encombrant, plus respectueux de l'environnement et plus efficace sur le plan énergétique que le transport routier.

#### **8) Le passage de marchandises sur le rail devrait constituer une priorité**

En conclusion, nous estimons que le transfert du transport de marchandises de la route vers le rail devrait constituer une priorité absolue, conformément aux dispositions prévues dans le protocole Transports de la Convention alpine<sup>8</sup>. Dans ce protocole, *«les Parties contractantes s'engagent à mener une politique des transports durable qui réduise les nuisances et les risques dans le secteur du transport intra-alpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les humains, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché.»*<sup>9</sup>

Nous réaffirmons également l'urgence de la mise en œuvre pleine et entière de projets utiles et cohérents avec l'esprit du protocole cité ci-dessus en France et en Italie. Cela pourrait commencer par l'amélioration de la ligne ferroviaire existante du Mont-Cenis et par un transfert modal vers celle-ci.

### **Signataires**

CIPRA France

CIPRA International

Mountain Wilderness France

Mountain Wilderness Italie

Des photos en format imprimable et le texte du communiqué sont disponibles sur [www.cipra.org/fr/communiqués-de-presse](http://www.cipra.org/fr/communiqués-de-presse).

Pour toutes questions, prière de contacter :

Aline Audin, Directrice de CIPRA France  
+33 4 76 42 87 06, [aline.audin@cipra.org](mailto:aline.audin@cipra.org), [france@cipra.org](mailto:france@cipra.org)

5 place Bir Hakeim, 38000, Grenoble, France

---

<sup>8</sup> Tant l'art. 1, alinéa a) que l'art. 10, alinéa 1 du protocole Transports exigent le transfert du transport de marchandises sur le rail.

<sup>9</sup> Conformément à l'art. 1, alinéa a) du protocole Transports



### **La CIPRA, pour une vie bonne dans les Alpes**

La Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA) est une organisation non gouvernementale à but non lucratif qui dispose de représentations dans sept pays alpins et d'un réseau de plus de 100 associations membres. La CIPRA œuvre pour un développement durable sur des bases scientifiques, à travers une communication variée, un travail de sensibilisation politique et la réalisation de projets concrets. Elle s'engage pour la préservation du patrimoine naturel et culturel, pour le renforcement de la diversité locale et pour des solutions communes aux défis transfrontaliers de l'Arc alpin.

[www.cipra.org](http://www.cipra.org)