



HAL
open science

Nouvelles traversées ferroviaires : Le "vrai coût" du transport

Olivier Klein

► **To cite this version:**

Olivier Klein. Nouvelles traversées ferroviaires : Le "vrai coût" du transport. L'Alpe, 2005, 29, pp. 72-75. halshs-00139357

HAL Id: halshs-00139357

<https://shs.hal.science/halshs-00139357>

Submitted on 24 Jul 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Nouvelles traversées ferroviaires : le "vrai coût" du transport

Pour désigner un objet fuyant, à l'apparition épisodique dans les conversations, la mer a ses serpents. La montagne n'a-t-elle pas ses tunnels ferroviaires ?

Parce qu'il est un enjeu actuel, le projet Lyon-Turin est illustratif de la manière dont se pose la question du « vrai coût » des transports. Pour aborder ce point, il faut d'abord évoquer les justifications de ce projet.

De riches justifications : économie et géopolitique

Parmi les divers arguments avancés pour soutenir la réalisation du projet, on ne s'attardera pas sur ceux liés aux effets économiques des travaux : il n'y a rien de spécifiquement montagnard à ce sujet, si ce n'est la difficulté de territoires restreints de vallée à accueillir un surcroît d'activité, important mais temporaire.

Un autre argument économique non spécifique concerne le gain de compétitivité globale attendu d'une Europe où l'on circulerait facilement et à moindre coût. L'effacement des Alpes est un enjeu important pour l'Italie. D'un point de vue plus général, la croissance économique semble induire une croissance de moins en moins forte des échanges de marchandises – mais pas pour les voyageurs. Pour autant, nous sommes loin d'un « découplage », d'une situation où la croissance économique ne provoquerait pas d'augmentation des flux d'échange.

Un troisième argument, de nature géopolitique, concerne plus spécifiquement les Alpes : le projet Lyon-Turin est défendu comme un élément de rééquilibrage de l'Europe vers le Sud. Entre la France et l'Italie, les questionnements ne sont pas exactement symétriques, sous couvert d'inscription dans un corridor Est-Ouest :

- Sur le versant italien, rompre l'isolement qu'imposent les Alpes est une politique ancienne et la question pour le Piémont est de s'y inscrire ;
- Du côté français, on retrouve, sous jacente aux enjeux géopolitiques du projet Lyon-Turin, la problématique déjà évoquée par Fernand Braudel de la présence méditerranéenne de la France, et l'opposition d'une centralité finalement « nordiste » d'une part, aux espaces du Sud-Est directement impliqués d'autre part.

Transports et écologie

La première justification d'un projet d'infrastructure de transport est souvent la fluidité des trafics : débit, coût et fiabilité. On observe alors que le volume de trafic à travers les deux passages routiers directement concernés par le « Lyon-Turin » (Mont-Blanc et Fréjus) est stable depuis 1994 : il n'y a donc pas de problème de débit. Ensuite, on peut noter que les performances permises par un acheminement ferroviaire, comparées à celle d'un acheminement routier, ne sont aujourd'hui pas meilleures, ni en termes de vitesse, ni en termes de coûts directs (ceux pris en charge par l'expéditeur des marchandises). Enfin, réputé plus sûr,

le chemin de fer n'est pourtant pas à l'abri d'un accident grave. La justification « transport » de ce projet est donc fragile.

L'intérêt fondamental du projet Lyon-Turin est donc de permettre d'offrir une alternative au trafic routier à travers les Alpes. L'objectif est de limiter les nuisances générées par les poids lourds : la pollution atmosphérique, le bruit et les émissions contribuant au réchauffement climatique. La principale justification de ce projet est donc écologique. Elle concerne la protection des habitants des vallées, que les conditions particulières du milieu rendent particulièrement vulnérables. Elle concerne aussi la préservation du milieu naturel dont la fragilité et la sensibilité aux pollutions sont de mieux en mieux connues. Elle concerne enfin la sauvegarde des grands équilibres planétaires, à travers l'effet de serre.

Évidemment, on peut toujours discuter cette thématique. Le bruit ferroviaire, différent des bruits « routiers », n'en est pas moins réel et les vallées en renvoient tout aussi bien l'écho. La contribution des transports à l'effet de serre d'origine humaine est importante et croissante. Un camion dans les Alpes, parce qu'il doit gravir des côtes, y participe davantage que le même véhicule circulant en plaine. En revanche, du seul point de vue du réchauffement climatique, il est sans doute plus efficace de mettre sur le train tous les poids lourds circulant entre Paris et Lille par exemple, que tous ceux circulant entre Lyon et Turin : les premiers sont beaucoup plus nombreux et l'infrastructure ferroviaire nécessaire serait beaucoup moins onéreuse. Enfin, la pollution mesurée aux abords de l'Autoroute Blanche, dans la vallée de Chamonix, atteint des niveaux identiques à ceux que l'on constate aux environs du Périphérique parisien, mais les enfants parisiens ne le méritent pas davantage que ceux de la vallée de l'Arve. Ils sont également plus nombreux.

Pourtant, ce bon sens heurte un sens commun qui considère que les espaces alpins méritent un respect particulier. C'est la valeur symbolique des Alpes, parmi les derniers espaces « sauvages » d'un continent européen très densément habité. Plus que d'une irrationalité, telle que l'évoquent souvent aménageurs et décideurs à son propos, cette valeur symbolique ressortit d'une autre échelle de hiérarchie. À travers la sensibilité aux marées noires, qui joue aussi sur ce registre symbolique, la mer nous apprend à son corps défendant à intégrer cette dimension dans nos choix collectifs.

Le « vrai prix » d'un projet

Voilà donc un projet d'aménagement qui peut s'appuyer sur de nombreux arguments. Pourtant, aucun d'entre eux n'apparaît comme indiscutable. Dans ce contexte, la décision finale est forcément délicate car, évidemment, la réalisation d'un tel projet a quelques contreparties : elle impose de dégrader certains territoires traversés, elle implique un coût financier important.

La préservation des territoires traversés d'abord, donne de plus en plus souvent lieu à d'importantes négociations avec les populations concernées. Elles peuvent porter sur la conception même du projet, mais aussi en amont sur ses finalités. En France, les progrès dans ce domaine sont importants, tant à travers des procédures légales (le débat public par exemple) qu'à travers les pratiques des concepteurs de projet qui savent mieux associer les savoirs locaux pour épargner les espaces traversés. Ce constat doit bien entendu être tempéré par de multiples insuffisances et par la capacité du pouvoir politique à imposer les choix que les territoires locaux refusent.

C'est donc principalement au regard de son coût financier qu'est appréciée l'opportunité d'engager la réalisation d'un projet tel que le Lyon-Turin. Il s'agit alors plus ou moins explicitement d'en comparer avantages – donc les justifications du projet – et désavantages – essentiellement son coût. Mais le coût qui importe ici est le « coût pour la collectivité », ce qui reste à payer une fois déduite la participation escomptée des futurs clients de l'ouvrage à son financement. Concernant le projet Lyon-Turin, la faible rentabilité attendue conduit à des subventions publiques largement supérieures à dix milliards d'euros. Évidemment, si les coûts de circulation des poids-lourds dans les Alpes étaient plus élevés, la rentabilité de l'ouvrage ferroviaire concurrent s'améliorerait, réduisant d'autant les besoins de financement public.

Est-ce alors que les poids-lourds ne payent pas leurs « vrais coûts » ? Il convient d'abord de souligner que la traversée des Alpes par les passages franco-italiens du Mont-Blanc ou du Fréjus est la plus onéreuse de toutes les Alpes, en raison des péages perçus. Mais c'est l'idée même selon laquelle on pourrait mesurer objectivement le coût des nuisances de la circulation routière qui doit être relativisée : si des chiffrages précis permettent d'éclairer certains choix, ceux-ci reposent fondamentalement sur d'inévitables présupposés idéologiques. Le « vrai coût » des transports n'existe donc pas. Il n'existe que des valeurs de coût socialement plus ou moins acceptées qui reflètent ce que collectivement nous acceptons de payer. C'est alors un prix, et non plus un coût.

La décision de lancer ou non le projet Lyon-Turin révélera ainsi le prix que, collectivement, nous attribuons aux circulations de camions qu'il pourrait éviter dans les Alpes. Mais ce prix est aussi celui que nous acceptons pour que les marchandises continuent à pouvoir être déplacées, soit en camion, soit en train, à travers l'Europe. C'est le prix de la mobilité, et il est élevé.

Olivier Klein est chercheur au Laboratoire d'Économie des Transports (ENTPE, U. Lyon2, CNRS) et enseignant à l'École Nationale des Travaux Publics de l'État. Il a récemment conduit, dans le cadre du projet Alps Corridor South (AlpenCorS), inscrit au programme européen Interreg « Espace Alpin », une analyse historique et sociologique du projet Lyon-Turin : *Les chemins de la liaison transalpine*.

Encadré :

La recette suisse : RPLP, grands travaux et aides publiques

Depuis 1999, la limitation de tonnage imposée aux poids-lourds circulant en Suisse a progressivement été levée alors qu'était instaurée une « Redevance poids-lourds liée aux prestations » (RPLP).

Cette redevance fait supporter aux usagers de la route non seulement les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation du réseau routier, mais aussi les coûts « externes », ceux subis par les non-usagers : dommages à la santé, aux biens immobiliers, bruit. La somme totale des charges à imputer est répartie sur les différents usagers (véh. de plus de 3,5t) en fonction de la distance, du poids du véhicule et de ses émissions polluantes (normes Euro). Enfin, une réévaluation intégrant en outre les effets sur le paysage et les dommages climatiques (effet de serre), est actuellement à l'étude. Voici le premier ingrédient.

Un tiers des recettes est versé aux cantons, mais surtout, les deux tiers restant vont à la Confédération, avant tout pour financer les grands projets, notamment le programme NLFA (nouvelles liaisons ferroviaires alpines, c'est-à-dire les deux grands tunnels de base – Lötschberg et St-Gothard – actuellement en construction). Car la Suisse met en place un système de transport ferroviaire alternatif à la route : la « route roulante » qui permettra à tous les poids-lourds qui souhaiteraient traverser le pays de le faire en chemin de fer, sans limite de gabarit ou de capacité. C'est le deuxième ingrédient de la recette.

Enfin, cette politique est coûteuse et largement subventionnée. La RPLP ne suffit pas à couvrir le programme NLFA et d'autres ressources publiques sont mobilisées, non seulement pour la construction des infrastructures, mais aussi pour le financement du service d'autoroute roulante. Ce troisième ingrédient est bien entendu nécessaire pour que la recette prenne.

Pour conclure, on doit souligner que le montant des péages exigés pour traverser les Alpes françaises est d'un niveau équivalent à la RPLP suisse et que les précédents gouvernements avaient prévu de financer une part des investissements ferroviaires en France par les dividendes des sociétés d'autoroute. Une recette plus approximative mais très similaire. Las, le gouvernement Villepin vient de décider de vendre les sociétés d'autoroute. Il faudra trouver une autre épice.