

TAV [ligne à grande vitesse Lyon-Turin] Vallée de Suse: une solution en quête de problème

Toujours autant de réponses confuses et insatisfaisantes de la part du Gouvernement

Analyse technique du document du Gouvernement Italien du 21/04/2012

Communauté Montagnarde Vallées de Suse et Sangone

Synthèse pour la Conférence de Presse

- Le Gouvernement Italien « prévoit » à l'horizon de 2035 une « incroyable » augmentation du trafic des marchandises dans le couloir Turin-Lyon (4,7 fois plus importante que celle de 2010) avec un taux de croissance d'environ le double par rapport à celui prévu sur tout l'arc alpin. Ceci malgré une baisse évidente depuis désormais une quinzaine d'années et alors que l'on voit une augmentation en même temps des flux nord-sud à travers les frontières suisse et autrichienne.
- En adoptant la solution « low-cost », les « prévisions » gouvernementales comporteraient en 2035 :
 - la saturation de la ligne ferroviaire, dont la portée, en présence du seul tunnel de base, resterait celle de la partie historique (environ 20 millions de tonnes par an);
 - un flux de poids lourds sur route égal au moins à 4,7 fois par rapport à celui qui a roulé en 2010 sur l'autoroute de la vallée de Suse, c'est-à-dire 2,7 millions de camions en plus par an par rapport à aujourd'hui;
 - si l'approche « low-cost » [option considérant seulement le tunnel de base] devait être adopté également en France, la situation empirerait, car la capacité d'ensemble de la ligne ferroviaire resterait limitée aux 14 millions de tonnes/année environ qui sont le maximum du trafic que le nœud actuel de Chambéry peut acheminer en direction de l'Italie.
- L'augmentation du trafic sur route comporterait une augmentation correspondante du taux d'accidents de la route. Les coûts de ces accidents ne sont pas pris en compte dans le passif de bilan de l'œuvre. Les auteurs de l'analyse, au contraire, considèrent comme bénéfiques le nombre inférieur d'accidents dus au transfert des marchandises de la route au chemin de fer.
- Les documents gouvernementaux indiquent, avec la nouvelle ligne en version « low-cost », un temps de parcours pour les voyageurs de 73 minutes entre Turin et Chambéry, mais le calcul est erroné. Les modèles d'exercice, la vitesse de parcours sur les différentes sections, vu les distances à parcourir, montrent que la durée du voyage serait de 101 minutes contre les 152 minutes actuelles. L'économie correspondante de temps (51 minutes) pourrait être partiellement obtenue, même à l'heure actuelle, en éliminant les arrêts de Oulx, Bardonecchia et Modane.
- Le Gouvernement déclare une réduction de 3 heures sur la durée de voyage Milan-Paris. En réalité l'économie serait exactement celle indiquée dans le point précédent. 40 autres minutes pourraient être économisées, entre Milan et Paris, en faisant simplement voyager les TGV actuels sur la nouvelle ligne à grande vitesse Milan-Turin (ce qui n'arrive pas actuellement).
- Avec ces affirmations concernant la vitesse, le Gouvernement continue de créer de la confusion sur la nature réelle de la ligne Lyon-Turin, qui n'est pas une LGV, comme cela apparaît clairement de la simple lecture des documents officiels.
- Les documents gouvernementaux n'indiquent jamais le nom de quelqu'un qui s'assume, sur le plan technique, la responsabilité de calculs et de chiffres infondés et non fiables (contrairement aux analyses de la Communauté Montagnarde, telles que celle-ci).