

DOUTES AUTOUR DU PROJET **LYON-TURIN**

Par Martin KUOLT

(Attaché du groupe Front national au Conseil régional Rhône-Alpes)

La construction d'une ligne ferroviaire transalpine à grande vitesse entre Lyon et Turin est l'un des grands objectifs affichés par le Conseil régional Rhône-Alpes. Hormis le Front national, tous les partis politiques représentés dans cette institution, qu'ils soient de gauche ou de droite, se sont prononcés pour ce projet. Depuis plusieurs mois, leurs initiatives et prises de paroles se multiplient. Nombreux sont leurs arguments à caractère économique et écologique, expliquant que le Lyon-Turin est bénéfique et utile, voire indispensable. En même temps, ils s'appliquent à discréditer ou minimiser les craintes et les doutes pourtant réels et concrets en les taxant d'inexactitudes et de confusions dues à la désinformation.¹ Qu'en est-il vraiment ?

Conscient des risques et dangers d'une construction du Lyon-Turin, le groupe Front national au Conseil régional Rhône-Alpes se doit de répondre à leurs démarches afin de clarifier le débat et d'avertir les citoyens. C'est l'objectif de cet argumentaire sous forme de questions/réponses. Il démontre que beaucoup de craintes et de doutes par rapport au Lyon-Turin (qu'ils émanent du Front national ou non) sont réels et sérieux ; il explique que les arguments à caractère économiques et écologiques en faveur de ce projet pharaonique sont tout à fait discutables et basés sur des études sélectives, cachant en réalité une certaine idée de mondialisme, de dirigisme économique et d'écologisme du "tout ferroviaire", fatale à l'économie rhônealpine, à l'équilibre budgétaire régional et même à la protection de l'environnement. Les enjeux sont trop importants pour investir l'argent des Rhônalpins dans un projet à haut risque qui n'est ni utile ni nécessaire ni au service des citoyens.

¹ Cf. Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin, *Questions autour du Lyon-Turin*. Charbonnières-les-Bains, 2006.

Questions abordées

1. La liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin est-elle utile et viable ?..... 3
2. Peut-on considérer la ligne ferroviaire existante du Mont Cenis (ligne historique) comme une alternative à la construction d'une nouvelle ligne TGV Lyon-Turin ?..... 6
3. Le Lyon-Turin va-t-il être bénéfique pour l'économie ?..... 8
4. Le transfert du fret sur les rails (report modal) est-il garanti pour le Lyon-Turin ?..... 10
5. Le coût de la ligne internationale n'est-il pas trop élevé ?..... 11
6. La liaison ferroviaire Lyon-Turin permet-elle de préserver davantage l'écosystème du massif alpin et la nature ?..... 14

1. La liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin est-elle utile et viable ?

Arguments

Il semble que oui.

- a) Pour "des raisons **d'économie d'énergie**. A l'heure où le baril de pétrole pourrait atteindre les 100 \$ et quand l'énergie devient rare et chère, le transport ferroviaire trouve sa pertinence sur les longues distances, consommant cinq fois moins d'énergie que le transport routier".²
- b) Pour des **raisons de sécurité**. "(...) les accidents dramatiques des tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et du Saint-Gothard (Suisse) ont démontré la vulnérabilité des passages actuels".³
- c) Le "Lyon-Turin est le seul projet de fret ferroviaire destiné aux **liaisons est-ouest** entre les pays de l'Arc Sud européen. Dans les prochaines années, les échanges vont croître sur cet axe, déclaré prioritaire dès 1994 par l'Union européenne."⁴ En effet, les **échanges fret** de l'Italie avec ses voisins ont **progressé de 109 à 155 millions de tonnes** par an ces dernières années (dont 51 millions avec la France en 2004). S'il existe une stabilisation des trafics venus du Nord, les flux en provenance de l'Espagne vers l'Italie ont en revanche augmenté de 28% en 5 ans.⁵
- d) Les **lignes** ferroviaires existantes sont **saturées**.
- e) La nouvelle ligne TGV permettrait aux passagers **d'écourter** considérablement le **voyage actuel** entre Lyon et Turin actuellement de 4 heures, voire 5 heures et demi, à 1 heure et demie. Il s'agit également de rapprocher les hommes de chaque côté des Alpes et d'augmenter la mobilité des personnes.
- f) Le Lyon-Turin permettra, de Saint-Étienne à Turin, de Roanne à Valence, du Sillon rhodanien au Sillon alpin, de désenclaver les territoires les plus éloignés. De plus, c'est "le maillon manquant qui permettra de **relier** les ports de la Manche, la région parisienne, les villes de Rhône-Alpes, mais aussi Marseille, la péninsule ibérique et plus largement toute la plaine du Pô enclavée derrière les Alpes, avec les prolongements vers les pays de l'Europe de l'Est."⁶

Les faits

Comme le dit le *Rapport d'audit* du "Conseil général des Ponts et Chaussées" et de l'"Inspection générale des Finances", "les études socio-économiques sont loin de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité". Ce même rapport parle d'une rentabilité socio-économique du Lyon-Turin d'environ 3%, et seulement dans le meilleur des cas, soit un niveau significativement inférieur au taux de 8% recommandé par le "Commissariat au

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

⁵ Cf. *ibid.*

⁶ Ibid.

Plan".⁷ C'est largement insuffisant pour garantir une viabilité à long terme, ceci d'autant plus que les infrastructures déjà existantes ou en construction sont bien suffisantes.

Certes, la technostrucuture voudrait un ouvrage capable de tenir tête aux tunnels ferroviaires transalpins que les Suisses sont déjà en train de construire (Lötschberg⁸ et Saint Gothard⁹). Mais par rapport à eux, le Lyon-Turin est en retard d'au moins 15 ans, et lorsqu'il ouvrira, son fond de commerce passera déjà en grande partie par la Suisse. Ce qui pose un gros problème sur son utilité, sa nécessité et sa rentabilité économique.¹⁰

Réponses

A a) S'il est vrai que le transport de marchandises sur les rails consomme moins d'énergie que le transport routier, il est vrai aussi qu'il existe une solution encore plus économique que celui de la ligne grande vitesse Lyon-Turin, à savoir une amélioration de la ligne historique passant par le Mont Cenis sur laquelle circulent des TER et des trains Corail.

En effet, un TER qui roule à une vitesse de pointe de 120km/h ne consomme que 381 kWh, et un train Corail qui atteint les 160 km/h en consomme 3100 kWh. Un TGV par contre qui monte à 300 km/h passe à une consommation de 8700 kWh. Rapporté au km parcouru, la différence est moindre certes, mais donne quand même 19kWh pour un Corail et 29 kWh pour un TGV.¹¹ Il s'y ajoute aussi qu'un Corail peut transporter beaucoup plus de marchandises et de passagers qu'un TGV. La vitesse est donc un facteur de gaspillage d'énergie important, sans parler de la consommation d'énergie nécessaire pour creuser le tunnel international pour le Lyon-Turin.

A b) Depuis les accidents routiers dans les tunnels du Fréjus, du Mont Blanc et du Saint Gothard (Suisse), les conditions de sécurité ont été fortement augmentées et le seront encore : des travaux importants ont été mis en œuvre pour ces deux tunnels, et des investissements comparables vont être entrepris pour le tunnel du Fréjus.¹² De plus, des mesures d'exploitation adaptées ont été prises pour la circulation des poids lourds dans ces trois ouvrages. Le risque d'accident dans ces tunnels routiers ne sera donc pas plus élevé que celui dans un éventuel tunnel Lyon-Turin.

A c) Les échanges fret de l'Italie avec ses voisins ont certes augmenté, mais principalement sur l'axe Nord-Sud (par l'Autriche et la Suisse) et guère sur l'axe Est-Ouest (par la France).

En effet, comme le démontre clairement l'analyse de l'"Institut fédéral pour le développement de l'espace" (ARE) en Suisse, le trafic fret passant par la frontière franco-suisse est seulement passé de 44,6 millions de tonnes à 51 millions de tonnes entre 1994 et 2000, et est même resté stable depuis (50,7 millions de tonnes en

⁷ Cf. Inspection générale des finances, Conseil général des Ponts et Chaussées, *Rapport d'Audit*, 2003. Section IV, I.C.1.

⁸ La mise en service du tunnel du Lötschberg permettra de relier l'Oberland bernois au Valais, et ainsi par Simplon à l'Italie.

⁹ L'ouverture du tunnel de Saint-Gothard est prévue quant à son exploitation commerciale pour 2010. Il reliera le Mittelland suisse et l'agglomération de Zürich à l'Italie.

¹⁰ Cf. les paroles de M. FRESSOZ, coauteur de l'ouvrage *SNCF, la machine infernale*, dans *Entreprises Rhône-Alpes*, 1473 (2004).

¹¹ Ces données sont basées sur des calculs faits dans les Pyrénées (contre le projet de TGV entre Bordeaux et le pays basque espagnol). Cf. *Silence* 335 (2006), p. 45.

¹² Dominique Perben a annoncé début mai 2006 entre autre la construction d'une galerie de sécurité de 8 m de large au tunnel du Fréjus. Cf. *Vox* 77 (2006).

2004).¹³ Ces chiffres de l'ARE sont confirmés par la société "Lyon Turin Ferroviaria" (LTF)¹⁴.

En se basant donc sur les analyses du trafic depuis 1994, rien ne permet de conclure que le trafic fret Est-Ouest augmentera de manière significative dans les années à venir.

A d) La ligne actuelle dite "historique" passant par Modane et le tunnel du Mont Cenis, reliant ainsi la France à l'Italie, est loin d'être saturée. Actuellement, elle n'est exploitée qu'à 38 %.¹⁵

De plus, l'ouverture prochaine de deux nouveaux tunnels ferroviaires suisses (avec une option de feroutage), au Lötschberg et au Saint-Gothard, offrira une capacité supplémentaire de 30 à 50 millions de tonnes dès 2007, voire 65 millions de tonnes en 2015, rendant la construction du Lyon-Turin d'autant plus caduque. Il s'y ajoute que, côté français, cette ouverture pourrait ainsi conduire à une diminution du trafic alpin en absorbant une grande partie de ce trafic actuellement détourné par la France.¹⁶ Enfin, la construction décidée de l'autoroute Grenoble-Sisteron permet aux poids lourds de se rendre plus facilement vers le Montgenèvre pour traverser la frontière franco-italienne.

Inversement, la mise en place d'un TGV Lyon-Turin pour faire traverser sur les rails les Alpes aux camions constituerait un aspirateur à camions ! Il capterait au sud par la vallée du Rhône (déjà surchargée en trafic) une quantité énorme du trafic fret franco-italien passant actuellement par la région PACA. Et loin de soulager les tunnels du Mont Blanc et du Fréjus, le Lyon-Turin pourrait tout au plus capter au nord une partie du trafic qui aurait de toute façon transité par la Suisse. On a ainsi l'impression que les promoteurs du Lyon-Turin cherchent à capter partout du trafic déjà existant pour rentabiliser leur projet alors que leur objectif affiché devrait consister à diminuer les trafics de part et d'autre.

A e) Une liaison ferroviaire directe et rapide pour passagers entre Lyon et Turin a déjà existé. Elle a été supprimée en septembre 2004 à cause justement d'un manque de passagers !

Il existe également une liaison de transport routier collectif entre les deux villes, assurée par 3 autocars journaliers. Cependant, leur taux moyen de remplissage n'est que de 45 %¹⁷, n'empêchant pas l'exécutif régional de gauche de vouloir y ajouter un 4^e car au début 2007 !?

Une ligne à grande vitesse Lyon-Turin ne fera donc aucunement se rapprocher davantage les hommes de chaque côté des Alpes... par manque de demande.

A f) Le Lyon-Turin ne désenclavera pas davantage les territoires en question qui ne sont d'ailleurs pas aussi isolés que les promoteurs du Lyon-Turin veulent bien le faire

¹³ Cf. Bundesamt für Raumentwicklung/Verkehrskoordination (ARE/VK), *Alpinfo 2004*. Berne/Suisse, 14/09/2005.

¹⁴ La société binationale (de droit français) "Lyon-Turin Ferroviaria" (LTF) est une filiale de "Réseau Ferré de France" (RFF) et de "Rete Ferroviaria Italiana" (RFI), chargée depuis 2003 des études d'Avant-Projet et des travaux de reconnaissance pour la partie commune franco-italienne du Lyon-Turin.

¹⁵ Cf. aussi ci-dessous, question 2, réponse à b).

¹⁶ D'ici 2009, les Suisses comptent ainsi absorber la moitié des 1,2 millions de camions qui traversent actuellement les Alpes.

¹⁷ Le vice-président de la Région Rhône-Alpes, Bernard Soulaye (PS), a avancé ce chiffre le 23 novembre 2006 lors de la séance de la Commission des Transports à Charbonnières-les-Bains. C'est étonnant qu'il puisse qualifier ce taux de remplissage des cars à 45% de "grand succès" !?

croire. En effet, le Sud-Est de la France est déjà relié à l'Italie par 5 liaisons de frets routiers : à travers deux cols naturels (Mont Cenis et Montgenèvre), la côte méditerranéenne (Vintimille) et deux tunnels artificiels (Mont-Blanc et Fréjus). Il s'y ajoute trois liaisons de frets ferroviaires (à Vintimille, au Fréjus/Mont Cenis et à Tende), sans parler des tunnels existant en Suisse (Saint Gothard et Simplon) et de la liaison maritime par lesquels des marchandises françaises sont également acheminées vers ou en provenance de l'Italie.

Par conséquent, l'argument d'un maillon manquant entre la France et l'Italie que pourrait éventuellement constituer le Lyon-Turin est caduc.

2. **Peut-on considérer la ligne ferroviaire existante du Mont Cenis (ligne historique) comme une alternative à la construction d'une nouvelle ligne TGV Lyon-Turin ?**

Arguments

Il semble que non.

- a) La ligne historique n'est **pas adaptée à une exploitation de grande ampleur**. De plus, le tunnel du Mont Cenis n'est conçu que pour un **gabarit**¹⁸ **très limité**.
- b) Les **lignes** ferroviaires existantes (notamment celle du Mont Cenis) sont **saturées**.
- c) La **sécurité** du tunnel n'est pas garantie : "Ouvert en 1971, ce tunnel monotube a été construit selon des normes du 19^e siècle, obsolètes aujourd'hui."¹⁹
- d) En cas d'interruption de service du tunnel du Mont Cenis, il n'existe aucune alternative ferroviaire entre la France et l'Italie.²⁰
- e) Les **pentes de la ligne sont trop importantes** (30 mm/m à certains endroits)²¹ pour garantir une compétitivité de la ligne, voire une augmentation de la capacité du tunnel du Mont Cenis.

Les faits

La ligne historique a été ouverte en 1871 et relie la France (Savoie) à l'Italie (Piémont) par le tunnel du Mont Cenis (13,6 km). Cette ligne ferroviaire est encore aujourd'hui considérée comme l'une des plus importantes des lignes européennes transalpines.

¹⁸ Le gabarit ferroviaire désigne le contour transversal d'un véhicule ferroviaire. On distingue plusieurs gabarits : le **gabarit international**, qui est le plus petit commun dénominateur ; le **gabarit GA** ; c'est le gabarit de base du réseau ferré français ; le **gabarit GB** ; gabarit disponible sur certaines lignes ; le **gabarit GC** ; ce dernier est obligatoire pour toutes les lignes nouvelles en Europe. En outre, un **gabarit GB1** a été défini pour permettre le transport de certains conteneurs de grandes dimensions. Ces gabarits ont tous la même largeur, 3 290 mm, ils ne diffèrent que dans les parties hautes, 4,35 m pour les GA et GB, 4,70 m pour le GC.

¹⁹ Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin, *Questions autour du Lyon-Turin*. Charbonnières-les-Bains, 2006.

²⁰ Cf. La transalpine, *Communiqué de presse* du 21/02/2006.

²¹ Cf. LTF, *Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon-Turin (section internationale)*, 12/04/2006, p. 130.

Depuis 2003, on y pratique également le report modal²² dans deux plateformes, à savoir à Aiton-Bourgneuf dans la vallée de la Maurienne et côté italien à Orbassano, une banlieue de Turin : il est ainsi possible de transporter des camions sur des wagons spéciaux entre la France et l'Italie par le tunnel du Mont Cenis. Selon le *Rapport d'activité* de "Transport et Logistique de France" (TLF), cette autoroute ferroviaire alpine (AFA) affiche "des résultats encourageants".²³

Il n'en reste pas moins que la ligne historique n'aura jamais la capacité et l'efficacité d'un nouveau tunnel éventuel entre Lyon et Turin en raison de sa topographie, certes. Mais vu qu'elle est sous-exploitée depuis des décennies, il se pose la question de savoir si elle a vraiment besoin de plus de capacités et d'efficacité ! Dans l'affirmative, elle est apte à la réalisation d'aménagements sécuritaires et capacitaires dont le prix est considérablement inférieur à celui de la construction d'une ligne TGV entre Lyon et Turin. Selon une étude de la société "Alpetunnel", de la SNCF et des FS²⁴ éditée en 2000²⁵, la capacité de la ligne historique, une fois modernisée, pourrait ainsi être de 20 millions de tonnes de marchandises chaque année au moyen de 185 trains d'un poids maximal de 1500 tonnes.

Réponses

A a) Compte tenu du gabarit limité possible sur la ligne, seuls les camions-citernes peuvent actuellement bénéficier de ce service qui n'intéresse, de ce fait, qu'une petite partie du flux de camions transitant entre les deux pays, certes. Mais comme le préconise le *Rapport d'Audit* du "Conseil général des Ponts et Chaussées" et de l'"Inspection générale des Finances"²⁶, il est possible de réaliser des aménagements capacitaires sur les itinéraires d'accès au tunnel historique et de lancer, puis de faire monter en puissance, l'autoroute ferroviaire, au prix de seulement 174 millions d'€, incluant les projets inscrits au CPER 2000-2006 (mise aux normes de sécurité, augmentation du gabarit, etc.). La plateforme de ferroutage française pourrait même ainsi être maintenue à Aiton.²⁷ Comparé au prix exorbitant de 15,325 milliards d'€ actuellement prévu pour la construction de la ligne TGV Lyon-Turin, c'est une solution beaucoup moins onéreuse.

De plus, les problèmes de gabarit à eux seuls peuvent également être résolus en remplaçant les wagons de fret actuels à plancher haut par des wagons à plancher bas (dits "surbaissés") pour gagner ainsi de l'espace supplémentaire en hauteur et donc également en largeur.²⁸

²² On comprend par "report modal" la substitution d'un mode de transport (par exemple routier) par un autre (par exemple ferroviaire).

²³ Transport et Logistique de France, *Rapport d'activité*, juin 2005, p. 6.

²⁴ Les "Ferrovie dello Stato" (FS) sont les "Chemins de fer de l'État" italien.

²⁵ Groupe de travail SNCF – RFF-Alpetunnel, *Dijon/Lyon-Turin. Etude de modernisation de la ligne à l'horizon 2020. Document provisoire du Groupe de Travail SNCF - RFF-Alpetunnel*. Edition Mars 2000.

Le document *La cura del ferro e l'arco alpino. Il progetto dell'Alta Velocità e le proposte alternative per rilanciare la ferrovia*, élaboré par la société "Polinomia" et publié en mai 2004, parle même d'une capacité de 27 millions de tonnes possible (p.3). Cf. les contre-arguments dans *Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon-Turin (section internationale)*, p. 129.

²⁶ Cf. Inspection générale des finances, Conseil général des Ponts et Chaussées, *Rapport d'Audit*, 2003. Section IV, I.C.1.

²⁷ Cf. *ibid.*

²⁸ Il s'agit de wagons dont les planchers sont surbaissés, notamment pour l'acheminement des unités de transport intermodal.

A b) La ligne de chemin de fer actuelle passant par Modane et le tunnel du Mont Cenis n'est utilisée qu'à 38% de sa capacité²⁹. Il suffit de se rendre sur place pour constater que les navettes pour les poids lourds partent chaque jour tristement vides.

A c) Il est plus facile et beaucoup moins cher d'aménager le tunnel monotube de la ligne historique, long de 13,6 km, d'une galerie de sécurité, que de construire une nouvelle ligne complète Lyon-Turin avec des tunnels de 144 km de longueur en au moins deux tubes.

A d) La ligne historique n'est pas la seule ligne ferroviaire transalpine. En cas d'interruption, il est possible de reporter temporairement le trafic sur les autres tunnels français ou suisses existants³⁰, ceci d'autant plus que de nouveaux tunnels en Suisse (Lötschberg et Saint-Gothard) vont augmenter considérablement les capacités du trafic transalpin.

Il s'y ajoute qu'en cas d'accident, les tunnels routiers pourraient également absorber temporairement le trafic passant habituellement par la ligne historique. Ce scénario s'est déjà produit en 1999/2000 lors de la fermeture ponctuelle du tunnel routier du Mont Blanc. Par ailleurs et quoi qu'on en dise, aucun accident ne s'est jamais produit au Mont Cenis depuis l'ouverture du tunnel en 1871.

A e) Les pentes de la ligne ferroviaire historique sont comparables à celles des lignes suisses pourtant très compétitives. Et étant donné qu'elle est actuellement sous-exploitée, il y a suffisamment de marge de manœuvre pour pouvoir encore augmenter la capacité de fret sur cette ligne... si nécessaire.

3. Le Lyon-Turin va-t-il être bénéfique pour l'économie ?

Arguments

Il semble que oui.

a) La construction de la future ligne Lyon-Turin constitue un investissement considérable. Elle permet ainsi de **relancer** l'activité des entreprises et donc **l'économie**.

b) La construction, puis l'exploitation de la nouvelle ligne, nécessitera de la main d'œuvre, fera circuler les capitaux privés et **créera** ainsi **de nouveaux emplois**.

Les faits

Les infrastructures ferroviaires et routières déjà existantes sont suffisantes pour les années à venir, ainsi que nous l'avons vu.³¹ C'est pourquoi une liaison TGV entre Lyon et Turin n'apporterait aucun surplus bénéfique aux acteurs économiques français ou italiens.

Quant aux finances publiques qui assumeront la construction et l'activité du tunnel, le succès à un coût acceptable "ne semble pas acquis" ainsi que le constate le "Rapport d'Audit"

²⁹ Ce chiffre est avancé par les adversaires italiens au Lyon-Turin (cf. le tract *Pistes de réflexion sur le projet TGV Lyon-Turin. Ceux qui utilisent le cerveau refusent les lieux communs*).

³⁰ Cf. ci-dessus, question 1, réponse à f).

³¹ Cf. question 1, réponses à c) et à d).

de l'Inspection générale des Finances" et du "Conseil général des Ponts et Chaussées"³². Et même si cela était le cas, les exemples helvétiques nous montrent que les services suisses sont subventionnés à hauteur de 50% de leur coût d'exploitation.³³

Dans tous les cas, le Lyon-Turin ne sera donc pas vraiment bénéfique pour les entreprises et capitaux, qu'ils soient privés ou publics.

Réponses

A a) La part française du coût actuel estimée s'élève à environ 8 à 9 milliards d'€³⁴, entièrement à la charge de la collectivité. Aucune entreprise n'y investira un seul €, surtout après l'expérience désastreuse du tunnel sous la Manche, ceci d'autant plus que la rentabilité n'est pas garantie ainsi que le confirme l'étude de l'Inspection générale des Finances" et du "Conseil général des Ponts et Chaussées", publiée en 2003.³⁵

Il s'y ajoute les coûts d'exploitation, ayant pour conséquence que la nouvelle ligne sera en déficit durant des décennies, privant ainsi les Régions Rhône-Alpes et Piémont de ressources nécessaires à d'autres projets importants pouvant créer des emplois.³⁶

A b) Comme le montre la construction des infrastructures en cours, la construction du Lyon-Turin serait réalisée elle aussi essentiellement par des entreprises multinationales (et non rhônealpines ou piémontaises) amenant en grand nombre dans la Région de la main d'œuvre bon marché voire extracommunautaire. De plus, la mise en place d'un gigantesque chantier pendant au moins 15 ans au cœur des Alpes ne favoriserait nullement les activités touristiques et serait même préjudiciable à ce genre d'emplois dans les villages concernés.³⁷

Une fois construits, les TGV ne font que passer dans les vallées de telle sorte que les riverains n'en profiteraient pas non plus économiquement.

Enfin, la ligne Lyon-Turin sera un instrument du libéralisme économique et de la mondialisation : elle amènera dans la Région davantage de produits agricoles et industriels en provenance d'Italie du Sud et de l'Ex-Yougoslavie à des prix de production beaucoup plus faibles que ceux de France : ce sera l'effondrement accéléré des producteurs locaux de Rhône-Alpes et d'ailleurs.

³² Cf. Inspection générale des finances, Conseil général des Ponts et Chaussées, *Rapport d'Audit*, 2003. Section IV, I.C.1.

³³ Ce chiffre est communiqué par les autorités helvétiques. (cf. *ibid.*, note 122).

³⁴ Cf. question 5.

³⁵ Cf. Inspection générale des finances, Conseil général des Ponts et Chaussées, *Rapport d'Audit*, 2003. Section IV, I.C.1.

³⁶ Cf. question 6.

³⁷ Exemple comparable : la construction des lignes de tramway T1 et T2 à Lyon a entraîné un bouclage de la circulation routière dans les rues situées le long des chantiers durant les travaux et a ainsi détruit de nombreux petits commerces. Cf. aussi ci-dessous : question 6.

4. **Le transfert du fret routier sur les rails (report modal) est-il garanti pour le Lyon-Turin?**

Argument

Il semble que oui.

En effet, la nouvelle ligne TGV **enlèvera des routes les poids lourds** qui entravent actuellement la circulation. Dans ce but, les gouvernements français et italiens sont décidés à mettre en place une **véritable politique de report modal**. Ils s'y sont engagés pour la première fois en mai 2004 lors de la signature du *Mémorandum franco-italien* et ont constitué un groupe de travail dédié au report modal.

Les faits

Le système du ferroutage nécessite du matériel très particulier et donc coûteux. Il pose également des problèmes de temps de chargement/déchargement et n'est valable que pour des trafics massifs sur de longues distances.³⁸ L'exemple helvétique nous montre que les services de ferroutage suisses sont subventionnés à hauteur de 50% de leur coût d'exploitation, ainsi que nous l'avons vu³⁹, sans parler du gouffre financier du ferroutage d'Eurotunnel.

C'est pourquoi même la SNCF n'est pas vraiment convaincu de la valeur économique du ferroutage et continue à faire ses plus grands bénéfices avec... le transport purement routier ! En effet, grâce à la société "SNCF Participations"⁴⁰ dont elle détient presque 100% du capital et ainsi l'un des plus grands parcs de camions de France (!), la SNCF transporte des marchandises en grande quantité par la route. A ce sujet, le patron de la SNCF explique : "le transport combiné" (route et rail) "reste un vrai point noir. Il demeure considérablement déficitaire car, créant des ruptures de charge, il est coûteux".⁴¹ Cet explication ne restera pas lettre morte : le 28 mars 2007, le fret SNCF annonce une perte abyssale de 900 millions d'€ pour une chiffre d'affaire de 1,7 milliard d'€ en 2006, contraignant la SNCF à dévaloriser son parc de locomotives de fret.⁴²

Il s'ensuit que rien ne garantit la réussite et la viabilité économique du ferroutage sur une ligne TGV entre Lyon et Turin.

Réponse

Le risque incalculable du ferroutage semble avoir fait douter les Etats italien et français qui cherchent des alternatives. En effet, la commission intergouvernementale de contrôle du tunnel de Fréjus a proposé en 2006 aux gouvernements italien et français la construction d'une galerie de sécurité de 8 mètres de large dans le tunnel du Fréjus. Conjointement avec le ministre italien des transports, le ministre des transports français, Dominique Perben, a donc donné mandat pour lancer des études opérationnelles. C'est un choix stratégique, car la décision de percer cette galerie équivaldrait tout simplement à un doublement des voies de l'ouvrage, ce qui

³⁸ Cf. D. Serra, *Infrastructures : les chiffres plaident pour l'A24*, dans *La Voix du Nord*, 08/10/2003.

³⁹ Cf. question 4, Les faits.

⁴⁰ Le groupe holding "SNCF Participations" est un ensemble de 48 entreprises de transport (Fertis, Géodis, STVA, etc.) dans plusieurs modes, qui se regroupent autour des pôles "transport de marchandises et logistique", "transport Public de voyageurs et transport longue distance" ou encore "valorisation du patrimoine et du savoir-faire", etc.

⁴¹ "Une performance très positive". Rencontre avec Louis Gallois, PDG de la SNCF, dans *l'Humanité*, 24/03/2005.

⁴² Cf. F. Amedeo, *Le fret SNCF a perdu 900 millions d'euros en 2006*, dans *Le Figaro*, 28/03/2007. Un proche du dossier commente cela en disant : "Ce serait une entreprise privée, la SNCF fermerait" (ibid.).

concurrencerait l'éventuelle ligne TGV Lyon-Turin.⁴³ Par ailleurs, cette décision de percer une nouvelle galerie fait suite à l'annonce, quelques semaines plus tôt, du choix d'un tracé pour la liaison Grenoble-Sisteron (A51) qui ouvrira une autre voie vers l'Italie via le tunnel du Montgenèvre aux poids lourds de 40 tonnes.⁴⁴ La signature du Mémorandum en mai 2004 en faveur du ferroutage d'une ligne TGV Lyon-Turin ne constitue donc pas une décision irréversible.

D'autre part, cette amélioration du réseau routier a l'objectif louable de rendre le trafic des camions plus fluide et libère les acteurs économiques de la contrainte du ferroutage qui, de toute façon, ne permettrait ce transport transalpin qu'entre plateformes de ferroutage : il faudrait bel et bien des camions pour transporter ensuite les marchandises jusqu'à la porte des entreprises et des consommateurs.

5. Le coût de la ligne internationale n'est-il pas trop élevé ?

Arguments

Il semble que non.

- a) D'abord, parce que le "coût du tunnel s'élève à 6,7 milliards d'€. La quote-part de la France atteindra un maximum de 1,9 milliards d'€. Soit **l'équivalent d'une tranche de travaux d'une ligne TGV en France** : Rennes-le Mans, Angoulême-Tours ou la branche Est du TGV Rhin-Rhône pour les projets décidés plus récemment."
- b) De plus, nous pouvons compter sur une **aide financière** considérable **de la part de l'Union Européenne**.
- c) Nous pouvons compter également sur des **investisseurs privés**.
- d) Enfin, si "les investissements peuvent paraître énormes, les plus grandes **compensations** seront **d'ordre environnemental**".

Les faits

Le coût actuel de 6,7 Milliards d'€ du tunnel international est très élevé (!) et ne constitue qu'une partie du projet du Lyon-Turin. Selon les estimations actuelles, il s'y ajoutent 2,375 milliards d'€ pour la réalisation des 47 km de ligne sur le territoire italien et 6,25 milliards d'€ pour 140 km de ligne côté français (Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne) : soit un coût total d'environ 15,325 milliards d'€ !⁴⁵ Soit 1460 € par Rhône-alpin et Piémontais !⁴⁶

Il est important de souligner que les montants indiqués ne sont qu'indicatifs. En effet, l'évaluation des coûts des aménagements est appelée à évoluer avec l'avancement des études : estimé à 5,3 milliards d'€ en 1995 (dont 3 milliards d'€ pour le seul tunnel), le coût global affiché était déjà de 11,2 milliards d'€ en 2001⁴⁷, puis 13,806 milliards d'€ en 2002⁴⁸ ;

⁴³ Cf. l'article *Le Lyon-Turin a du plomb dans l'aile*, dans *Vox Rhône-Alpes*, 77 (2006).

⁴⁴ Cf. *ibid.*

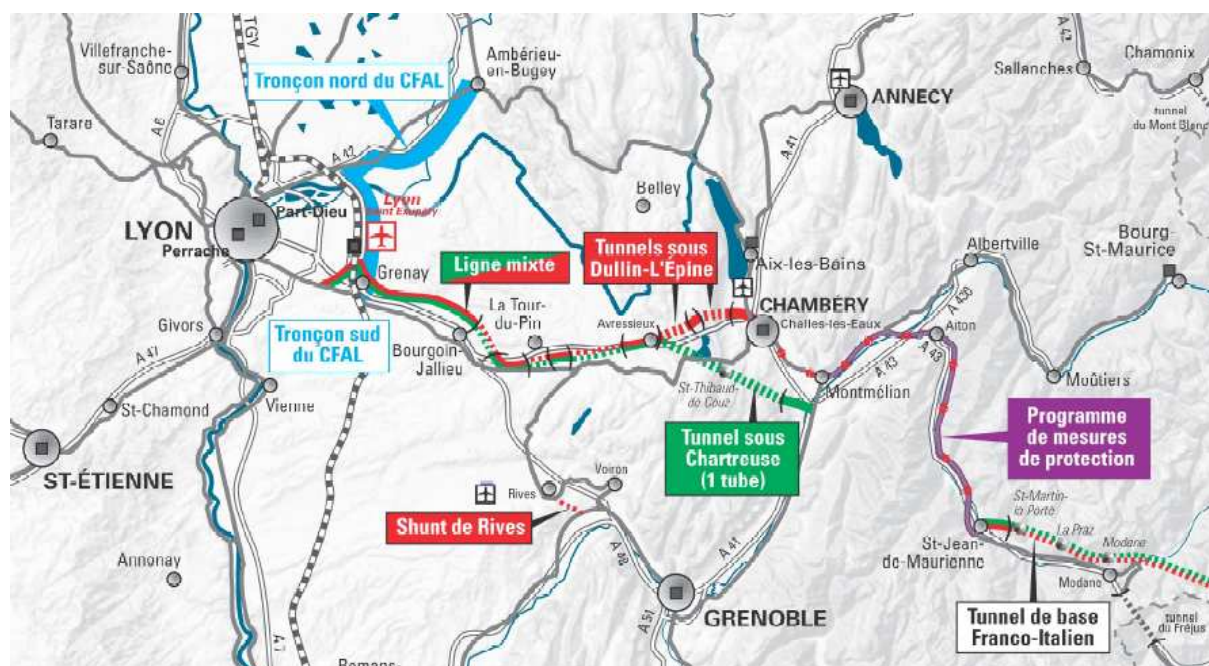
⁴⁵ Commission européenne, *Réseau européen de transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Luxembourg, 2005, p. 25.

⁴⁶ La région Rhône-Alpes compte actuellement environ 6,1 millions d'habitants et le Piémont en compte 4,4 millions.

⁴⁷ Somme fixée par le Sommet franco-italien du 29 janvier 2001 à Turin qui aurait dû être impérativement respectée.

aujourd'hui, les experts parlent même d'une somme de plus de 15 milliards d'€ ainsi que nous venons de le voir. D'autre part, à quelques rares exceptions près, aucun plan de financement des opérations incluses dans le projet n'a été arrêté. Il s'ensuit que le coût final du Lyon-Turin sera encore beaucoup plus élevé que 15,325 milliards d'€ : 20 milliards d'€ ? 25 milliards d'€ ?...

Et la Région Rhône-Alpes ? Sur la base actuelle des coûts, et déduction faite des contributions financières européennes, italiennes, nationales et locales, la part de la Région Rhône-Alpes devrait s'élever à au moins⁴⁹ 683 millions d'€ en ce qui concerne à lui seul le tronçon Saint Exupéry (Rhône) – Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), c'est-à-dire la partie française jusqu'au tunnel international.⁵⁰ Les autres collectivités territoriales rhônealpines quant à elles payeront 291 millions d'€ pour ce même tronçon.



Réponses

A a) Avec un coût estimé actuellement à 15,325 milliards d'€, nous sommes loin des 6,7 milliards d'€ souvent affichés en public par les promoteurs du Lyon-Turin⁵¹. Les coûts de la construction du Lyon-Turin dépasseraient donc largement ceux d'une ligne TGV Rennes – Le Mans, Angoulême – Tours ou ceux de la branche Est du TGV Rhin-Rhône beaucoup plus utile qu'une nouvelle ligne ferroviaire transalpine.

Et la Région Rhône-Alpes ? En terme de comptabilité, la réalisation du projet Lyon-Turin pèserait tellement lourd dans le budget de la Région que cette dernière

⁴⁸ Chiffre communiqué par "Le comité de liaison européenne Lyon-Turin".

⁴⁹ Si l'Union Européenne ne contribue pas à la hauteur de 20% au financement du projet, ce qui est tout à fait possible, le prix à payer par la Région Rhône-Alpes sera encore plus élevé. En effet, le Ministre des transports, Dominique Peben, n'a demandé à l'UE qu'une contribution à la hauteur de 10 % afin que l'UE ne soit pas défavorable au soutien financier d'autres projets de transport en France.

⁵⁰ Cf. l'actualisation du *Protocole d'intention pour la réalisation d'une première phase des accès au tunnel international de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin et des liaisons entre Lyon et le Sillon alpin*, signé par le Ministre des transports, le Président du Conseil régional Rhône-Alpes et les 11 collectivités territoriales concernées. Le Protocole a été ratifié par le Conseil régional Rhône-Alpes le 22 mars 2007 (Rapport n° 07.06.248).

⁵¹ Cf. par exemple le prospectus du "Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin", intitulé *Questions autour du Lyon-Turin*. 2006.

serait privée de moyens financiers considérables, nécessaires à d'autres projets importants (formation, tourisme, culture, économie, emploi, agriculture, etc.), et ceci durant des décennies. Autrement dit, cela revient à asphyxier financièrement la Région.

A b) Selon le *Règlement 2236/95* du Conseil des ministres adopté en 1995 et le *Règlement 1655/99* adopté conjointement par ce même Conseil et le Parlement européen en 1999, la contribution financière de l'Union européenne pour les travaux peut aller jusqu'à 10 voire 20 %... et ceci seulement sous certaines conditions ! Cette participation est donc extrêmement faible dans l'absolu... si elle a bien lieu. En effet, Bruxelles veut des assurances fermes pour inscrire le tunnel parmi les ouvrages prioritaires en Europe⁵², des assurances que les promoteurs du Lyon-Turin ont du mal à donner. D'autre part, les orientations budgétaires européennes pour les années 2007 à 2013 ne prévoient d'allouer que 7 milliards d'€ à toutes les infrastructures de transport, contre les 20 milliards d'€ souhaités par la Commission européenne.⁵³ De ce fait, le tunnel ne devrait recevoir qu'1 milliard d'€ de l'Union Européenne.⁵⁴ En d'autres termes, le projet ne pourra même pas compter sur un soutien financier de l'Union européenne à la hauteur qu'en espèrent ses partisans.

A c) Face au prix actuel exorbitant de 15,325 milliards d'€ (appelé à évoluer), le manque de plan de financement et le risque financier sans garantie de rentabilité, aucune entreprise privée n'est prête à investir dans un tel projet risquant ainsi de mettre en jeu son équilibre budgétaire, voire sa survie. Et même si elles étaient prêtes à le faire, comme c'était le cas pour l'Eurotunnel (reliant la France sous la Manche à la Grande Bretagne), l'échec financier total de ce dernier devrait leur donner matière à réflexion.⁵⁵

A d) Des compensations d'ordre environnemental n'existent pas forcément ainsi que le montre la question suivante.

⁵² Cf. R. Heuzé, *Le futur tunnel du TGV Lyon-Turin avance côté français*, dans *Le Figaro Economie*, 23/11/2006.

⁵³ Cf. l'article *Le Lyon-Turin a du plomb dans l'aile*, dans *Vox*, 77 (2006).

⁵⁴ Cf. R. Heuzé, *Le futur tunnel du TGV Lyon-Turin avance côté français*, dans *Le Figaro Economie*, 23/11/2006.

⁵⁵ La dette d'Eurotunnel est aujourd'hui de 9,1 milliard d'€. "Bien que l'exploitation soit bénéficiaire avec un résultat positif attendu de 265 millions d'euros pour 2007, ceux-ci ne couvrent même pas les seuls frais financiers de la dette qui s'élèvent annuellement à 400 millions d'euros." (Agoravox, 30 juillet 2006). De plus, l'action est tombée de 5,83 € au lancement à 0,34 € en mars 2003. C'est parce que les créanciers du tunnel sous la Manche ont accepté un plan de réduction de la dette, préparé par la direction qu'Eurotunnel a échappé (pour l'instant) à la faillite (cf. E. de la Chesnai, *La dette d'Eurotunnel va enfin peser moins lourd*, dans *Le Figaro Economie*, 28/11/2006 ; voir aussi C. Ducourtieux ; A. de Tricornot, *Eurotunnel : tout ça pour ça*, dans *Le Monde économie*, 31/10/06).

6. La liaison ferroviaire Lyon-Turin permet-elle de préserver davantage l'écosystème du massif alpin et la nature ?

Arguments

Il semble que oui.

- a) En effet, "la liaison ferroviaire comportera une longueur de tunnels d'environ 144 kilomètres, soit un total quatre fois supérieur à celui de la ligne actuelle, ce qui va **diminuer** fortement **les impacts visuels et sonores**."⁵⁶
- b) De plus, le report modal de la route vers le rail permet de **diminuer** considérablement **les émissions de gaz polluants** dans les vallées. De ce fait, la qualité de l'air augmentera, la faune et la flore seront protégées, et la production de gaz à effet de serre diminuera.

Les faits

Deux sortes de nuisances sont en question : les nuisances dues à la construction et celles dues à l'exploitation de la future ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Quant à la construction, il est évident que toute mise en place d'un réseau transalpin engendre des nuisances importantes sur l'environnement naturel et habité, notamment dans les vallées concernées par le Lyon-Turin en raison de leur exiguïté particulière, et ceci pendant au moins 10 à 15 ans ! Le gigantesque chantier se trouverait même au cœur de réserves de biotope et de réserves naturelles.

Quant à l'exploitation une fois la ligne réalisée, l'exemple de la construction du tunnel du Lötschberg en Suisse montre que, là où le train fait surface, des mesures antibruit importantes sont nécessaires pour préserver la qualité de vie des riverains. Il en est de même en ce qui concerne les environs des centres de report modal, touchés également par une pollution accrue due à la forte concentration de camions.

Réponses

- A a) Les promoteurs du tunnel Lyon-Turin ne parlent que des bénéfices environnementaux éventuels qu'entraînerait l'existence du tunnel, mais ne parlent pas des conséquences pour l'environnement de la construction de ce tunnel.

En effet, sa **construction** implique tout d'abord le percement de plusieurs galeries mineures transversales à la galerie principale, appelées "galeries de service" ou de manière plus populaires "fenêtres". Il y en a 12 de prévues, toutes à proximité de centres d'habitations. Pendant 15 ans, ce sera un véritable enfer en ce qui concerne le bruit, la poussière, le va-et-vient continu de camions dans les petites rues des villages le long du chantier, le jour et la nuit. Le commerce et le tourisme local seront ainsi lourdement touchés, sans parler de la mauvaise qualité de vie pour les habitants.

De plus, pour dévier la circulation locale et permettre ainsi le bon déroulement des travaux dans les vallées très étroites, on construira des sauts de moutons en correspondance de chaque chantier ayant un impact environnemental non négligeable : il suffit, côté italien de faire un tour sur l'autoroute Turin-Milan pour observer le dégât environnemental de ces constructions pour la section TGV Turin-Novare.

⁵⁶ La transalpine, *Communiqué de presse* du 21/02/2006.

Par ailleurs, le percement des montagnes alpines pourrait également tarir les nappes aquifères et les aqueducs, comme cela s'est produit à Mugello pour les galeries de la ligne TGV Bologne-Florence, objet aujourd'hui de procès pour désastre naturel.

Enfin, le risque d'une contamination de l'air et de l'eau par l'amiante et l'uranium n'est pas écarté. La présence de ces polluants est localement attestée par la vingtaine de galeries, creusées par les sociétés "AGIP Mineraria" (1977-1981) et "Minatome" (1980).⁵⁷ Les représentants de "Lyon Turin Ferroviaire" (LTF) ont également confirmé leurs présences dans la montagne lors de la réunion du conseil municipal de Lanslebourg Mont-Cenis le 5 janvier 2006 auxquels ils avaient été conviés.⁵⁸

A b) Comme cela a été démontré ci-dessus⁵⁹, la consommation en énergie est beaucoup plus élevée pour un train à grande vitesse que pour un train Corail tel qu'il en existe déjà sur la ligne historique du Mont Cenis. Ce surplus d'énergie évidemment produit ne contribuera ni à la diminution globale de l'effet de serre ni à celle de la pollution.

Il s'y ajoute le fait susmentionné⁶⁰ que le Lyon-Turin sera un aspirateur à camions et produira donc une hausse considérable de la présence de camions autour des centres de report modal et le long des chemins qui y mènent, par exemple dans la vallée du Rhône déjà surchargée en trafic. Avec le Lyon-Turin, l'émission de polluants et de gaz à effet de serre serait donc sans doute moindre dans certaines parties des vallées actuellement desservies par les camions (à condition que le report modal fonctionne⁶¹), mais elle sera d'autant plus élevée aux endroits évoqués précédemment à haute concentration de camions.

⁵⁷ Le compteur Geiger peut monter jusqu'à 14,500 microSievert, soit trois fois plus que la radioactivité relevée récemment sur les ruines de Tchernobyl.

⁵⁸ Cf. Finiels, J. ; Suiffet, G. ; Suiffet, P. ; Tourt, A., *Lettre ouverte à Monsieur le Maire de Lanslebourg Mont-Cenis*. 18 janvier 2006.

⁵⁹ Cf. question 1, réponse à a).

⁶⁰ Cf. question 2, réponse à a).

⁶¹ Cf. question 4.