



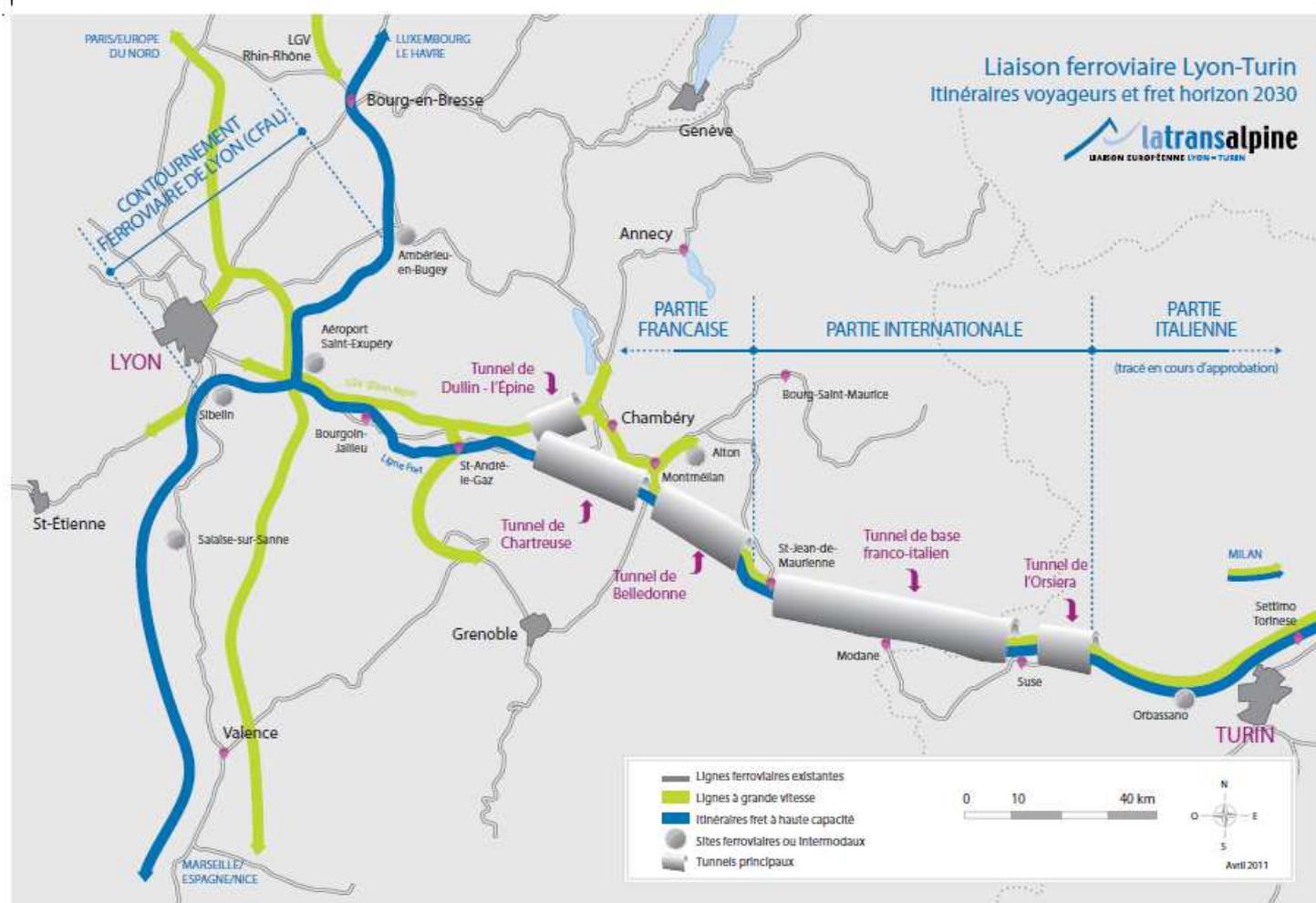
# Projet ferroviaire Lyon-Turin

## L'essentiel en bref

**Projet** : il fait partie du corridor transeuropéen Lisbonne-Kiev et se compose de trois sections :

- une section transfrontalière de 65 km (entre Saint-Jean-de-Maurienne/Savoie et Bussoleno/Piémont, essentiellement constituée du tunnel de base.
- une section française de 140 km (entre Saint-Exupéry et Saint-Jean-de-Maurienne/Savoie) qui correspond aux accès français au tunnel de base. Précisément :
  - une ligne mixte fret et voyageurs (TGV à 220 km/h) de Lyon Saint Exupéry à Chambéry ;
  - une ligne fret depuis Avressieux (Avant-pays savoyard) jusqu'à Saint Jean de Maurienne (entrée du tunnel de base).
- une section italienne de 47 km (entre Bussoleno/Piémont et Turin).

Dans le rapport 7 de la Commission SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport, aussi appelée "commission Duron") le 27 juin 2013, la ligne Lyon-Turin est reclassée en seconde priorité, à ne réaliser qu'entre 2030 et 2050. Coût total estimé (2015) : 26 milliards d'€.



**Coûts et financements** : le coût total s'élève aujourd'hui à 26 Md€. Les financements divergent selon la section concernée :

- Section transfrontalière (8,5 milliards d'€) : selon le protocole d'intention de financement du 19 mars 2002, mis à jour en 2007 (rapport n° 07.06.248), l'Union européenne assumerait 40% (3,4 milliards d'€), l'Italie 35% (2,95 milliards d'€) et la France 25% (2,15 milliards d'€).

Parmi les 2,15 milliards d'€ incombant ainsi à la France, 12,5% seraient assumés par SNCF Réseaux (= ex-RFF) et 50% de la somme restante par l'Etat. Le reste serait pris en charge par les collectivités territoriales dont la plus grande partie (70%) par la Région Rhône-Alpes.

- Section française (coût : env. 10 Md€) : l'Union Européenne est susceptible d'assumer 20% des coûts ; la part de l'Etat serait alors de 50% et celle des collectivités locales de 30% car ces dernières bénéficieront dans ce contexte d'une amélioration de l'offre TER.
- Section italienne (env. 7,5 Md€) : l'Union Européenne pourrait payer 20% des coûts.

**Etat des travaux (2015)** : plusieurs descenderies ont déjà été creusées en France et Italie. Leur but : étudier la composition du sol et, à terme, servir de passage aux engins de chantier. Ainsi, 1Md€ ont déjà été dépensés, la moitié financée par l'Union Européenne, l'autre moitié par la France et l'Italie.

## *Arguments contre le Lyon-Turin*

**Baisse du trafic transalpin franco-italien** : selon la Cours des comptes (2012), l'augmentation du trafic franco-italien dans les années à venir est largement surestimée. Quant au transport fret, il est en baisse constante ; de plus, le Lyon-Turin arrive trop tard car les nouveaux tunnels ferroviaires suisses déjà réalisés (Lötschberg, Saint-Gothard) absorbent déjà une partie du trafic transalpin. Quant au transport de passagers, une liaison ferroviaire directe entre Lyon et Turin a déjà existé mais a été supprimée en 2004 par manque de voyageurs.

**Suffisance de la ligne historique** : cette ligne existante, passant par Modane, le Mont Cenis et Bardonecchia, est une alternative au Lyon-Turin à condition qu'elle soit modernisée. Pour l'instant, elle est largement sous-exploitée et n'a même pas atteint la moitié de ses capacités. Il suffit de se rendre sur place pour constater que les navettes pour les poids lourds partent chaque jour tristement vides.

**Dérapage des coûts** : estimé à 5,3 Md€ en 1995 et à 15 Md€ en 2005, le coût actuel du Lyon-Turin est de 26 Md€. Avec cette évolution, le coût final s'élèvera à au moins 50 Md€ entre 2030 et 2050. Déjà d'après les estimations actuelles (26 Md€), le prix à payer pour la Région pourrait ainsi se monter à 3 Md€ (sections transfrontalière et section française confondues), alors que son budget transport annuel est actuellement de 632 M€. Autrement dit, le Lyon-Turin paralyserait la politique des transports de la Région pendant des décennies au détriment d'autres projets ferroviaires nécessaires, par exemple du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

**Faible rentabilité socioéconomique** : selon une étude pour la société « Lyon-Turin ferroviaire » de 2011, reprise par la Cours des comptes en 2012, « la valeur nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés » (p. 7). Pire, la société « Lyon-Turin ferroviaire » n'isole pas la valeur actualisée nette économique dans son dossier présentée au public, c'est-à-dire trompe sciemment le public sur la non-rentabilité du projet. L'exemple helvétique nous montre que les services de ferroutage suisses sont même subventionnés à hauteur de 50% de leur coût d'exploitation.

**Aspirateur à camions** : les promoteurs du Lyon-Turin cherchent à capter partout du trafic pour rentabiliser leur projet alors que leur objectif affiché devrait consister à diminuer le trafic. Ainsi, la ligne ferroviaire Lyon-Turin capterait au sud par la vallée du Rhône (déjà surchargée) une quantité énorme de trafic fret passant actuellement par la Région PACA. Et loin de soulager les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus, elle pourrait tout au plus capter au nord une partie du trafic qui aurait de toute façon transité par les tunnels ferroviaires suisses.

**Gaspillage énergétique** : 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 la ligne à grande vitesse Lyon-Turin, à savoir l'amélioration de la ligne historique susmentionnée : selon des calculs faits dans les Pyrénées et publiés dans *Silence* 335 (2006), un train Corail consomme 19 kWh rapporté au km parcouru, un TGV 29 kWh. Il s'y ajoute qu'un Corail peut transporter plus de marchandises qu'un TGV. La vitesse n'est donc pas toujours un atout.