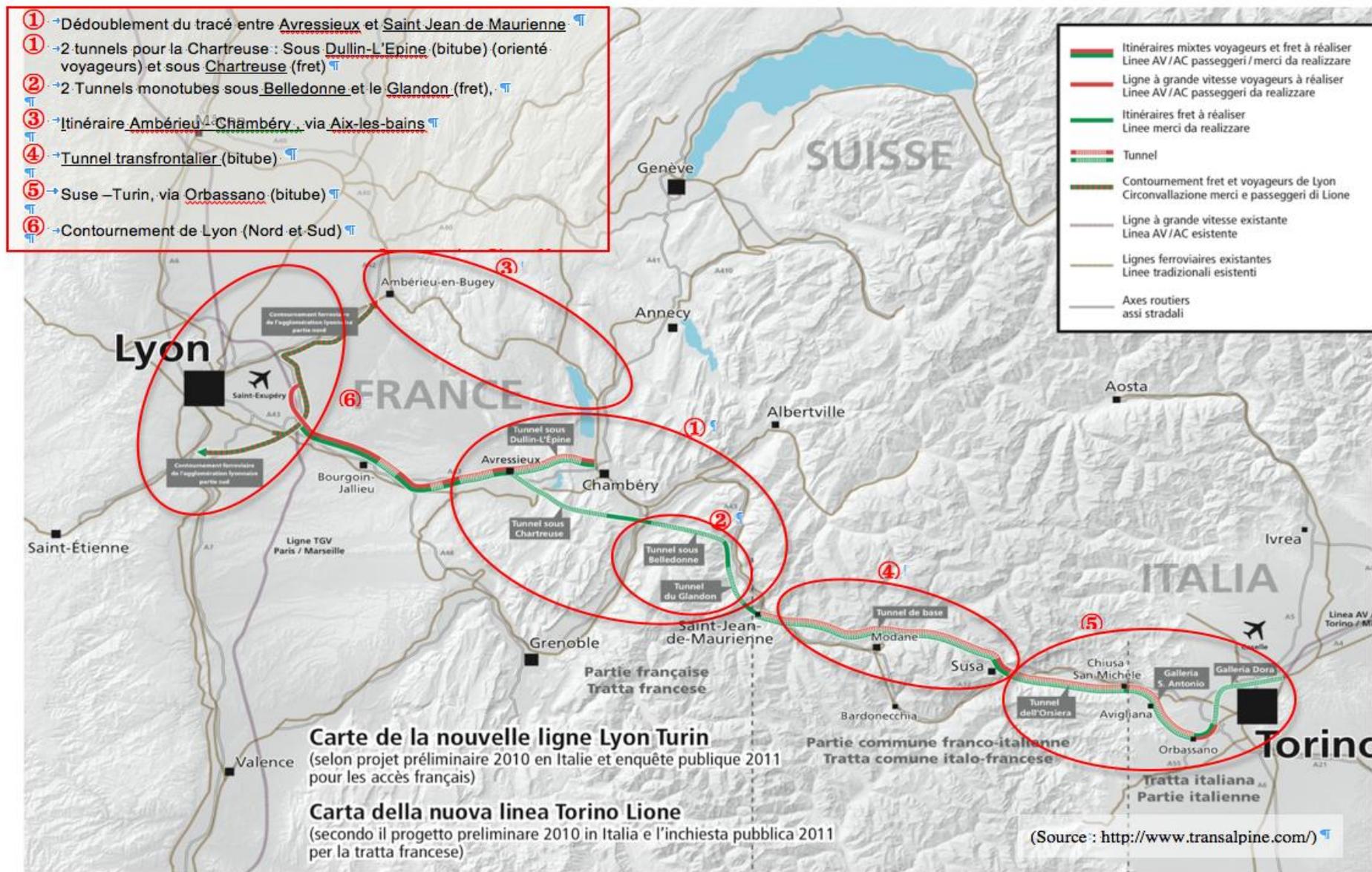
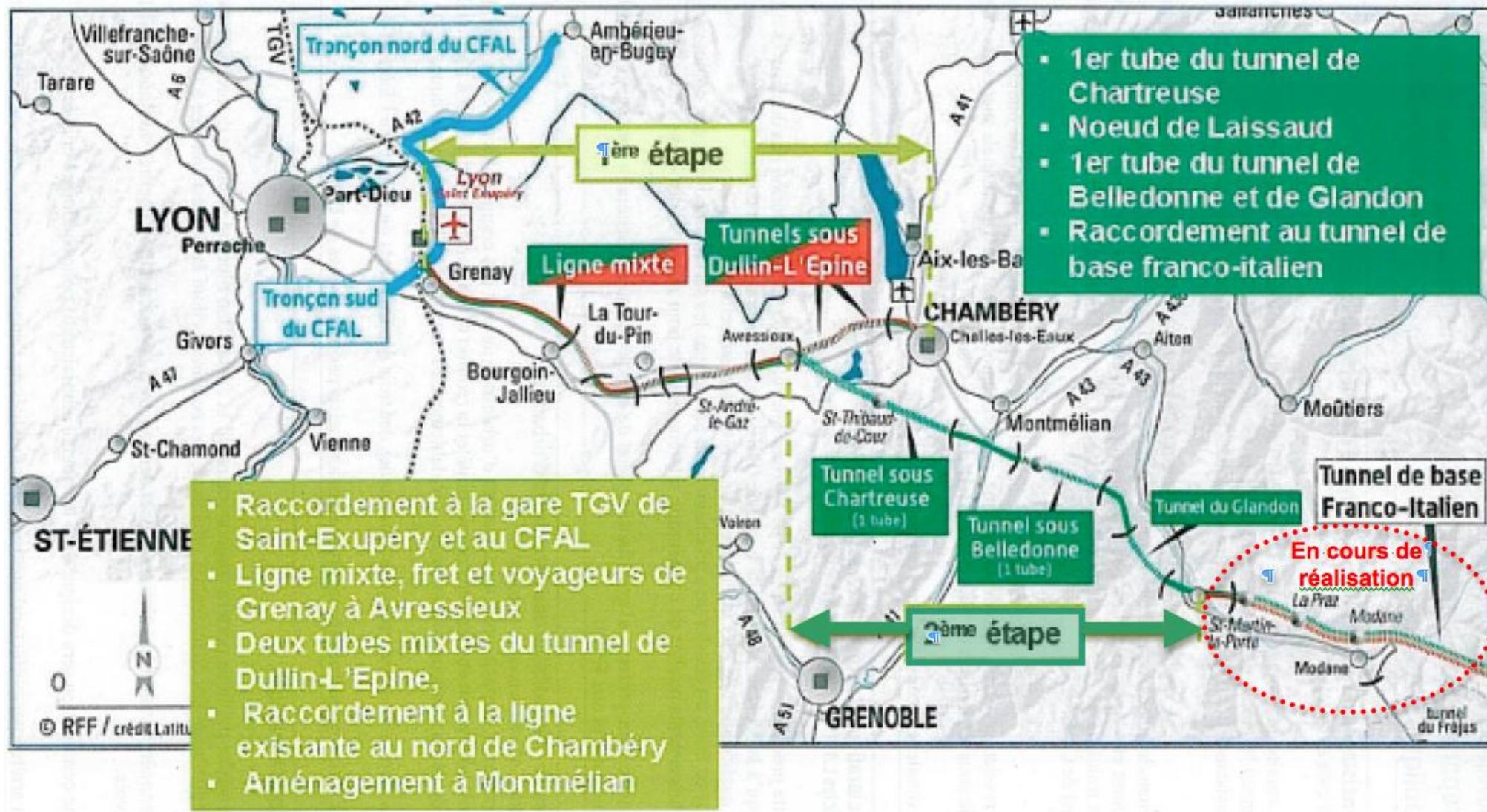


10 QUESTIONS AUX PROMOTEURS DU LYON-TURIN

carte n°1 : Le tracé du projet Lyon-Turin – source : Transalpine 2011



carte n°2: Projet Lyon-Turin: Cartographie du tracé soumis à l'enquête publique



- 1er tube du tunnel de Chartreuse
- Noeud de Laissaud
- 1er tube du tunnel de Belledonne et de Glandon
- Raccordement au tunnel de base franco-italien

- Raccordement à la gare TGV de Saint-Exupéry et au CFAL
- Ligne mixte, fret et voyageurs de Grenay à Avressieux
- Deux tubes mixtes du tunnel de Dullin-L'Epine,
- Raccordement à la ligne existante au nord de Chambéry
- Aménagement à Montmélian

Déblocage du projet Lyon-Turin ?

Après plusieurs d'années de retard, La France et l'Italie ont signé un avenant au traité de 2001 sur le projet Lyon-Turin, qui confirme la décision de réaliser cet ouvrage. Il prévoit une première tranche de travaux à l'horizon 2024 ou peut-être 2025... , pour un coût estimé (aujourd'hui) de 24 milliards d'euros, et l'achèvement de la liaison à l'horizon 2030.

L'Union Européenne a débloqué une aide de 600 millions d'euros pour la période 2013-2015, pour des dépenses programmées de l'ordre de 2 milliards. En contrepartie, le promoteur du projet (LTF pour l'instant) doit s'engager à financer le complément, et « démontrer » sa capacité à dépenser la totalité de ce budget avant fin 2015.

L'Union Européenne travaille sur une nouvelle liste de projets prioritaires d'infrastructures pour la période 2015-2020 avec un budget dépassant 50 milliards d'euros dont près de 40 milliards pour le ferroviaire. La ligne nouvelle Lyon-Turin de l'axe Lisbonne Kiev, qui fait partie de ce programme, pourrait être subventionnée à hauteur de 3 à 4 milliards d'euros sur cette période, concernant essentiellement le tronçon transfrontalier.

Coté italien, l'opposition au projet reste forte et est renforcée par les incertitudes sur la capacité de l'état italien à mobiliser les ressources nécessaires en toute transparence. Plusieurs centaines de policiers, selon la presse italienne sont mobilisés en permanence pour « protéger » le chantier de creusement d'une galerie exploratoire.

Cipra France, avec ses partenaires italiens, et de nombreuses associations françaises, avait en 2006 pris position sur ce projet en soulignant, sans en remettre en cause le principe, la nécessité de poursuivre en priorité la modernisation de l'itinéraire « historique » pour porter le trafic de moins de 5 à 20 millions de tonnes. La mise au gabarit du tunnel ferroviaire du Montcenis enfin achevée après plusieurs années de travaux devrait permettre de relancer sans attendre le trafic de fret.

En Italie, dans la concertation engagée au sein de « l'observatoire du Val de Suse », suite aux manifestations de 2005, les Collectivités Locales de la Basse Vallée de Suse et de la Zone Périurbaine de Turin ont défendu « *un principe de phasage du projet sur la base de la meilleure utilisation possible du réseau existant* », en partant donc du nœud périurbain de Turin jusqu'à la section transnationale, et en « *subordonnant l'activation des phases successives du projet à une vérification de la réalisation effective des objectifs de la phase précédente* ». Cette orientation est décrite dans l'étude « *FARE - Ferrovie Alpine Ragionevoli ed Efficienti ; en français : Chemins de fer Alpains Raisonables et Performants* ». Nous avons traduit ce document en français.

Ces conclusions « raisonnables », et que la menace de crise réactivera peut-être, n'ont pas été retenues par les autorités politiques italiennes. La décision a donc été prise, en Italie comme en France de confirmer, malgré tout, la priorité du tunnel transfrontalier considéré comme le « moteur » du projet.

Le gouvernement français a pris la décision de lancer en janvier 2012 l'enquête publique sur les accès au tunnel, coté français.

La volonté politique, de réaliser ce projet, tel qu'il est aujourd'hui présenté, soulève de nombreuses questions qui dépassent largement le cadre de l'enquête publique mais conditionnent la faisabilité du projet et sa cohérence par rapport aux objectifs fixés.

Un tracé qui différencie les itinéraires fret et voyageurs

(Les numéros ♦ renvoient à la carte n°1 du tracé)

Conçu comme un projet de ligne à grande vitesse dans les années 90, réorienté vers la priorité au fret au début des années 2000, on nous présente aujourd'hui un projet « mixte » (voyageurs et fret) qui serait réalisé en 2 phases. La volonté de préserver le transit par Chambéry pour les liaisons franco-italiennes de voyageurs et permettre ainsi d'améliorer la desserte voyageurs de Chambéry implique notamment le dédoublement du tracé entre Avressieux et St Jean de Maurienne.

Ce choix impose de construire deux tunnels sous la Chartreuse ♦. Le premier tunnel Dullin-l'Epine (bitube, pour être accessible aux convois de voyageurs) serait réalisé en première phase. Il facilitera l'accès des TGV à Chambéry. Il aura, d'après les promoteurs, **une capacité limitée pour le fret**, compte tenu de la priorité souhaitée aux trains de voyageurs et des contraintes de la traversée du site de Chambéry par des convois de fret. Le second tunnel « fret » reliera directement l'avant-pays savoyard à Montmélian, évitant ainsi de franchir la cluse de Chambéry. Sa réalisation (monotube, puisque le fret peut transiter dans des tunnels monotubes) est prévue dans une seconde phase, après 2025.

A plus long terme, **l'itinéraire fret sera poursuivi en tunnels monotubes** sous Belledonne et le Glandon, ♦ vers St Jean de Maurienne et le tunnel transfrontalier ♦. Le détour par Chambéry et la ligne classique jusqu'à St Jean de Maurienne, **pénalisera les temps de parcours du trafic voyageur transnational** tant que tous les tunnels ne seront pas bitubes.

Si la priorité est donnée au tunnel « voyageur » sous la Chartreuse, ce qu'indique clairement la carte annexée à la DUP (**carte n°2 ci-dessus**), l'essentiel du trafic fret en provenance du Nord devra **transiter par Ambérieu et Chambéry**, ♦ **via Aix-les-bains**, avec les limites, les contraintes et les risques que connaît cet itinéraire.

Quant au trafic en provenance du Sud, il devra transiter par Grenoble, et le sillon alpin sur une ligne déjà fortement encombrée avec la traversée urbaine de Grenoble, incompatible avec un trafic de fret intense. Or un des principaux arguments du projet Lyon-Turin est la captation du trafic en provenance de l'Espagne et transitant, par la route, à Vintimille. Tant

que le franchissement de la Chartreuse restera limité pour le fret, la capacité des accès au tunnel transfrontalier, coté français, restera fortement limitée.

Les délais et le phasage

A la signature du traité en 2001, la mise en service du projet était annoncée pour **2010**, **ensuite « reportée » en 2015** (voir <http://www2.equipement.gouv.fr/mont-blanc/Pages/21.html>). Jusqu'en 2008, celle-ci était programmée pour **2016**. Sachant qu'il a fallu attendre 2010 pour qu'un accord entre les français et les italiens soit trouvé sur le tracé dit « définitif », la date de mise en service maintenant évoquée est celle **de 2024 (ou 2026)** pour « une première phase du projet », sous réserve que les travaux démarrent effectivement en 2013. Cette première phase comprendrait le tunnel de base et « une première étape » de ses « itinéraires d'accès » depuis Lyon et Turin.

La réalisation des contournements de Lyon (Nord et Sud) ♦ et de Turin ♦ conditionnent le trafic sur l'itinéraire de fret. La réalisation du tunnel de fret sous Chartreuse conditionne le volume du trafic potentiel sur le tronçon central et le tunnel transfrontalier.

Ces réalisations conditionnent également l'implantation des plateformes d'échange coté français tant que la deuxième phase du projet (2026 - ???) ne sera pas achevée.

Question 1 : Quel est le phasage de réalisation des accès permettant d'atteindre l'objectif affiché de 40 millions de t. de fret ?

Question 2 : Quelles sont les composantes de l'ouvrage programmées dans la première phase du projet, et quel est le contenu de la 2ème phase ?

Question 3 : Comment évoluera la capacité de l'itinéraire principal (déterminée par ses goulots d'étranglements) en fonction de l'avancement des travaux, à l'issue de la première phase et à l'achèvement de la seconde phase (vers 2030) ?

Coté italien, c'est la plateforme (existante) d'Orbassano ♦, au Sud-Ouest de Turin qui a été retenue, mais cela implique la réalisation du contournement Ouest de Turin, nécessairement en tunnel, car traversant une zone de forte densité péri-urbaine. Coté français, le choix d'une implantation à Grenay dans la région lyonnaise ne se justifie guère tant

que le contournement sud de Lyon et la nouvelle liaison fret Lyon-Montmélián via le tunnel sous Chartreuse ne seront pas réalisées. Pour les décennies à venir, le site d'Ambérieu ne doit-il pas être privilégié ?

Question 4 : Quelles interventions sont programmées (avec quel financement) pour améliorer le transfert modal vers le fer et le fonctionnement de l'autoroute ferroviaire, pendant les travaux de la première phase (10 ans au moins), et dans l'attente de l'achèvement de la seconde phase ?

Le coût du projet et les tarifs induits.

Après avoir affirmé avec force jusqu'en 2008 que **le coût du projet « ne devrait pas dépasser 14 milliards d'euros »**, la seule première phase est aujourd'hui évaluée à **24 milliards**. Le coût du projet aura, dès la mise en service de la première phase, un fort impact sur le coût de franchissement des Alpes. Au moment où l'on constate que les transporteurs routiers, pour lesquels la rapidité n'est pas toujours une contrainte, ont tendance à privilégier les itinéraires sans péages (+4 % par an selon la profession), l'utilisation, à moindre coûts, du tunnel routier (en cours de doublement), voire de **la ligne historique, offrira des alternatives attractives** et concurrentes du nouveau tunnel pour des opérateurs contraints de maîtriser leurs charges.

Question 5 : A-t-on établi un échéancier des besoins de financement lié au rythme de réalisation des travaux nécessaires à l'achèvement de l'ouvrage, conforme aux objectifs assignés (fret et voyageurs) ?

Question 6 : Quel sera le coût des travaux d'accompagnement nécessaires, hors projet (et qui les financera) pour que les réseaux ferrés français et italiens soient capables d'absorber le trafic induit par la création de ce nouvel axe ferroviaire ?

Question 7 : Quel sera le coût de fonctionnement de l'itinéraire à l'issue de la 1^{ère} phase de travaux et son impact sur les coûts d'exploitation (tarification des sillons...) ? Et quel sera le destin de la ligne historique et du tunnel récemment rénové, qui pourrait offrir une alternative « low-cost » pour le franchissement des Alpes et concurrencer la ligne nouvelle.

Le financement

« Le coût d'objectif de 11 milliards d'euros, déterminé lors du Sommet franco-italien du 29 janvier 2001 doit être impérativement respecté car il constitue le fondement essentiel d'un accord partenarial entre les financeurs potentiels.

Cet accord partenarial ne pourra ensuite être obtenu que par une transparence et un engagement ferme des Etats, sur leurs niveaux d'intervention, sur les solutions financières retenues concernant la mise en œuvre des crédits publics engagés, et enfin sur la planification de la mise à disposition de ces crédits ».

Transalpine (vers 2005) - Source : http://www.transalpine.com/docs/le_comite_fr.pdf

Il aura fallu près de 5 ans pour fournir à l'Union Européenne les éléments permettant de débloquer une contribution de l'ordre de 600 millions d'euros pour la période **2012-2015 sur un budget de plus de 2 milliards d'euros**. La capacité à mobiliser la contre partie financière reste à démontrer à l'Union Européenne pour que ces fonds soient effectivement débloqués. Les solutions de financement des **charges non couvertes par les fonds européens et le niveau d'engagement des collectivités (régions, départements...) ne sont pas connues à ce jour**.

Les dispositifs de financement pour **mobiliser les 24 milliards** de la première phase restent à construire. La question du financement du fonctionnement du projet à l'issue de cette phase préliminaire reste posée alors que la **capacité de l'ouvrage à l'issue de la première phase** restera nécessairement éloignée de l'objectif de 40 millions de tonnes pour le fret, sans parler des contraintes qui resteront imposées au trafic de voyageur (nouveaux tunnels monotubes non accessibles, ...).

Question 8 : Existe-t-il, en préalable à l'engagement des états et des collectivités pour la réalisation de cet ouvrage, des éléments de programmation financière prévisionnelle qui permettront de répartir les charges entre l'état, les collectivités et un éventuel financement privé ?

Le trafic

Après des décennies de croissance à la fin du siècle dernier, on a constaté un **ralentissement de la progression** du trafic franco-italien (route et rail cumulé) depuis plusieurs années **et sa régression** dans les traversées alpines franco-italiennes, sauf à Vintimille (où des solutions efficaces d'autoroutes de la mer tardent à émerger). Dans les années et, à l'échelle de ce projet, les décennies à venir, l'évolution du trafic de fret, et dans une moindre mesure de voyageurs, sur cet itinéraire, sera fortement impactée :

- **l'évolution prévisible de l'activité économique** au sein de l'Union Européenne, et les bouleversements des systèmes d'échanges internationaux, n'étaient pas imaginables lorsque les bases de ce projet ont été établies, au début des années 90 du siècle dernier.
- Les infrastructures nouvelles qui sont ou seront programmées impacteront les trafics transalpins : tunnels suisses du **Lötschberg (en service) et du Gothard (2016)**, projets du **Terzo-Valico (axe Gènes-Rotterdam) et Gènes-Nice, du tunnel du Brenner, du Montgenèvre,**
- Le **développement des liaisons maritimes, les autoroutes de la mer** entre l'Espagne et l'Italie notamment, devraient prendre une part du trafic transalpin.
- De même, le **dynamisme des opérateurs de fret suisses et allemands** opposé au désengagement pour le fret des opérateurs français et italiens modifieront la donne.

Question 9 : Les études de trafic réalisées au début des années 2000 et qui justifiaient une capacité de 40 millions de tonnes ont-elles été réactualisées ?

Question 10 : Quels sont les engagements des états signataires pour mettre en œuvre les mesures d'accompagnement qui permettront de réaliser le transfert modal permettant d'atteindre les objectifs assignés au projet ?

Les échéances affichées pour ce projet restent aléatoires, compte tenu des nombreux paramètres dont elles dépendent. La politique du transfert modal vers le rail est un objectif largement partagé, quand bien même sa mise en œuvre se heurte à de nombreux obstacles.

Question subsidiaire : Quelles sont les dispositions et les aménagements sur la ligne historique qui permettront d'absorber la croissance nécessaire du trafic, **sans attendre l'échéance de la mise en service de la première phase du projet**