

NOUVELLE LIAISON LYON-TURIN

FAUT-IL « EFFACER » LES ALPES ?

Imaginé au début des années quatre-vingt-dix, le projet d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin n'en finit pas d'être repoussé. Largement critiqué de part et d'autre de la barrière alpine, il est sur les rails pour les uns, déjà mort pour les autres. Au cœur de la polémique, le tunnel transfrontalier de 57 kilomètres annoncé comme la première étape de ce vaste chantier.

Textes : Leïla Shahshahani.

Le défi est de taille : franchir les Alpes franco-italiennes à une altitude moyenne de 500 mètres, sous 2 500 mètres de montagne, dont le mont d'Ambin (3 378 m). C'est l'ambition du tunnel ferroviaire « de base » bi-tubes (57 km) devant relier Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie) à Suse (Piémont). Il remplacerait l'actuel tunnel « du Mont-Cenis », parallèle au tunnel routier du Fréjus entre Modane et Bardonecchia, dont l'altitude moyenne dépasse 1 100 mètres. À terme, sept autres tunnels devraient être creusés sur une longueur de 85 kilomètres, dont 24 kilomètres sous la Chartreuse et 20 kilomètres sous Belledonne. Dans la vallée de Suse, l'annonce du projet a rapidement soulevé une fronde populaire derrière la bannière « no tav » (« non au TGV »). En France, l'opposition a longtemps été timide, d'abord basée sur la contestation idéologique d'un projet allant à l'encontre d'une économie relocalisée. Depuis quelques années, la Coordination des opposants au Lyon-Turin attaque le versant plus technique du dossier par des recours juridiques. Tous les opposants dénoncent l'absence d'un véritable débat public et se retrouvent derrière un slogan fédérateur : « Le Lyon-Turin est un projet coûteux, néfaste et inutile ». Ce n'est qu'en 2012 que le parti des Verts rejoint officiellement l'opposition.

LES AMBITIONS DU LYON-TURIN

Si l'un des objectifs affichés par les partisans du projet est de faciliter les relations économiques entre la France et l'Italie – l'une pour l'autre deuxième partenaire commercial – l'ambition visée est plus grande. Avec la traversée des Alpes, la

liaison Lyon-Turin deviendrait un maillon central du « corridor méditerranéen », l'un des grands axes prioritaires identifiés par l'Europe pour le transport des voyageurs et des marchandises entre la péninsule ibérique (Algesiras) et l'Europe centrale (Budapest). « La ligne Lyon-Turin ne relie pas que la France et l'Italie, elle replace la France au centre de gravité des réseaux transeuropéens en abolissant la frontière naturelle que sont les Alpes », déclarait Thierry Repentin le 18 novembre 2013 devant le Sénat, alors ministre délégué aux Affaires européennes. « L'effacement de la barrière alpine changera significativement la carte du continent », se réjouit aussi l'ancien ministre des Transports Louis Besson, l'un des instigateurs du Lyon-Turin, aujourd'hui président de la Commission intergouvernementale franco-italienne (CIG) chargée de mettre en œuvre le projet. « Ce projet est bon pour l'économie, et bon pour l'écologie », ajoute Éliane Giraud, vice-présidente déléguée aux Transports à la Région Rhône-Alpes. Car la principale justification du projet est aujourd'hui environnementale. Ses partisans affirment que la nouvelle liaison, plus performante que les lignes actuelles, permettra un report massif de la route vers le rail. D'où l'accent mis sur la composante fret du projet, alors que la communication des années quatre-vingt-dix tournait sur le thème d'une liaison à « très grande vitesse » pour les voyageurs. « J'ai toujours porté le volet "fret" autant que "voyageurs", constatant la montée en puissance du trafic de poids lourds sous les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus », déclare Louis Besson. Le schéma directeur des liaisons ferroviaires de 1991

« L'EFFACEMENT DE LA BARRIÈRE ALPINE CHANGERA LA CARTE DU CONTINENT »

mentionne « la mixité des circulations voyageurs et marchandises » pour le nouveau tunnel de base entre la France et l'Italie. Pour Hubert du Mesnil, président de Lyon-Turin ferroviaire (LTF), filiale de Réseau ferré de France (RFF) et de Rete Ferroviaria Italiana (RFI) et promoteur de la section transfrontalière du projet, « l'accident sous le tunnel du mont Blanc en 1999 a accéléré la prise de conscience sur la nécessité de mieux gérer la question du fret ». En matière de fret, la France accuse en effet un sérieux retard : la part du rail entre la France et l'Italie n'est que de 10 %, contre 25 % entre l'Autriche et l'Italie et 65 % entre la Suisse et l'Italie (source : Région RA). Les partisans du Lyon-Turin continuent aussi de présenter cette liaison

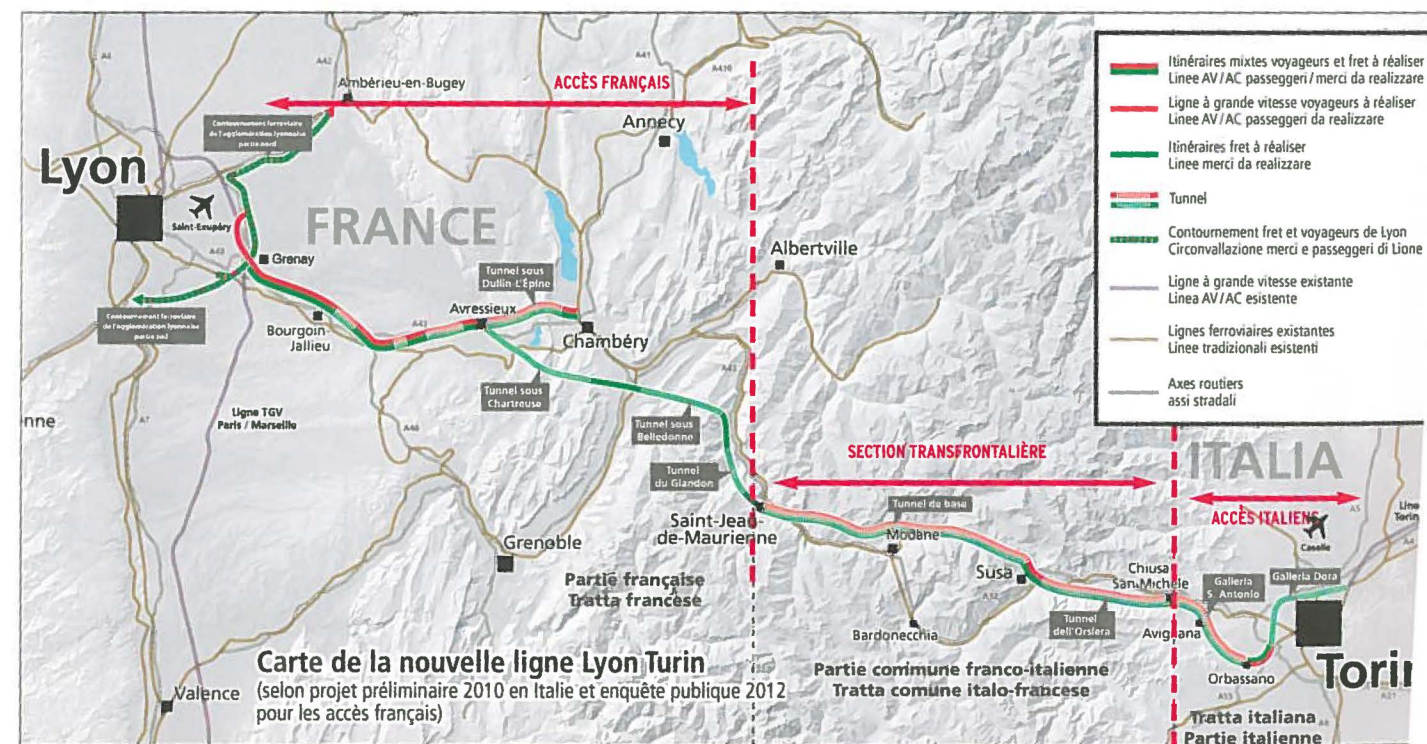
comme « une avancée significative pour le développement de l'Europe de la grande vitesse¹ », annonçant un trajet de quatre heures au lieu de sept heures entre Paris et Milan. Affirmant aussi que la liaison améliorera la desserte régionale pour les voyageurs. Depuis le 15 janvier 1996, date du premier accord franco-italien entérinant la création de la CIG, l'intention des deux pays est confirmée. Le 29 janvier 2001, Jacques Chirac déclarait à Turin : « Nous nous sommes fixé un objectif qui sera une mise en œuvre pour 2015. » Onze ans plus tard, l'accord du 30 janvier 2012 a défini le tracé définitif, les modalités de gouvernance du projet et du futur promoteur public ainsi que la part des coûts à la charge de chaque pays pour la section transfrontalière. Il est acté que la réalisation du Lyon-Turin commencera par la construction du tunnel transfrontalier, les accès au tunnel côté français et italien étant reportés à une phase ultérieure. Le 20 novembre 2013 à Rome, lors du 31^e sommet franco-italien, le Lyon-Turin est évoqué comme un « chantier » et non plus comme un « projet ». Les déclarations d'utilité publique ont été prononcées le 7 décembre 2007 pour la réalisation de la partie française du tunnel de base, et le 23 août 2013 pour la réalisation de l'accès français au tunnel de base. Sur le terrain, trois galeries dites « descentes » ont été excavées dans la vallée de la Maurienne entre 2002 et 2010, dans le

cadre des travaux de reconnaissance géologique, sur une longueur de neuf kilomètres. Elles sont situées sur les communes de Villarodin-Bourget/Modane, La Praz et Saint-Martin-la-Porte. Côté italien, le chantier de la galerie de reconnaissance de la Maddalena (Chiomonte) est en cours depuis juin 2011. Un peu plus d'un kilomètre a été creusé sur les 7,5 kilomètres prévus. Selon LTF, les travaux devraient être terminés d'ici début 2016, l'utilisation d'un tunnelier au-delà des 300 premiers mètres – constitués d'éboulis – permettant d'accélérer la cadence. Pour conclure la phase des « études et travaux de reconnaissance », le creusement d'une galerie de neuf kilomètres est prévu en Maurienne à partir de Saint-Martin-la-Porte début 2015. Il devrait durer huit ans sur ce secteur présenté comme géologiquement sensible. Selon LTF, cette galerie « sera excavée en direction de l'Italie, dans l'axe et au diamètre du futur tube sud du tunnel transfrontalier ». Il s'agira autrement dit des neuf premiers kilomètres du futur tunnel de base, qui pourraient donc être achevés d'ici fin 2022 si les délais sont tenus. LTF annonce dans le même temps l'achèvement des 57 kilomètres du tunnel de base à l'horizon 2025-2030. « Les acquisitions foncières liées à la réalisation de l'ouvrage sont en cours à Saint-Jean-de-Maurienne », annonce le président de LTF Hubert du Mesnil. Si le projet semble sur les rails, il n'en reste pas moins quelques étapes clé à

franchir comme l'adoption du projet définitif de la section transfrontalière en territoire italien et la confirmation du financement de l'Union européenne ainsi que des financements nationaux par la France et l'Italie, sur la base d'un coût certifié par une expertise indépendante.

ACCÈS FRANÇAIS : UNE SECONDE PRIORITÉ
Quant aux accès français permettant d'établir la continuité du profil et du gabarit entre l'agglomération lyonnaise et le tunnel de base – 140 kilomètres dédiés au fret, aux voyageurs ou à un usage mixte sur les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie – ils sont pour le moment repoussés à 2030 ou plus. Dans son rapport du 27 juin 2013 (« Pour un schéma national de mobilité durable »), la Commission Mobilité 21 a classé les accès français en « secondes priorités », « dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050 ». La Commission préconise un suivi du projet global tous les cinq ans, « afin de vérifier régulièrement l'horizon probable de la réalisation des accès français ».

▼ Tracé proposé par les promoteurs du Lyon-Turin.
© CIG Lyon-Turin



Les partisans du Lyon-Turin affirment que seule la nouvelle liaison sera en mesure d'absorber le trafic de marchandises à l'horizon 2035 en assurant le report massif de la route vers le rail. Elle est dimensionnée pour transporter jusqu'à 40 millions de tonnes de marchandises par an. Sauf que le trafic global de marchandises passant sous les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (rail et route) est en baisse depuis 1994. Cette année-là, 26 millions de tonnes de marchandises y ont transité sur des camions, contre 20,2 en 2013. Le nombre de poids lourds suit cette baisse : après un pic en 1998 (1,5 million), l'année 2013 a enregistré le passage de 1,2 million de poids lourds. Le trafic de marchandises passant sur le rail par le tunnel du Mont-Cenis chute aussi depuis 1997, passant de 10 à 3,4 millions en 2012, une partie de cette baisse étant imputée aux travaux de modernisation du tunnel.

DES PRÉVISIONS DE TRAFIC SURESTIMÉES ?

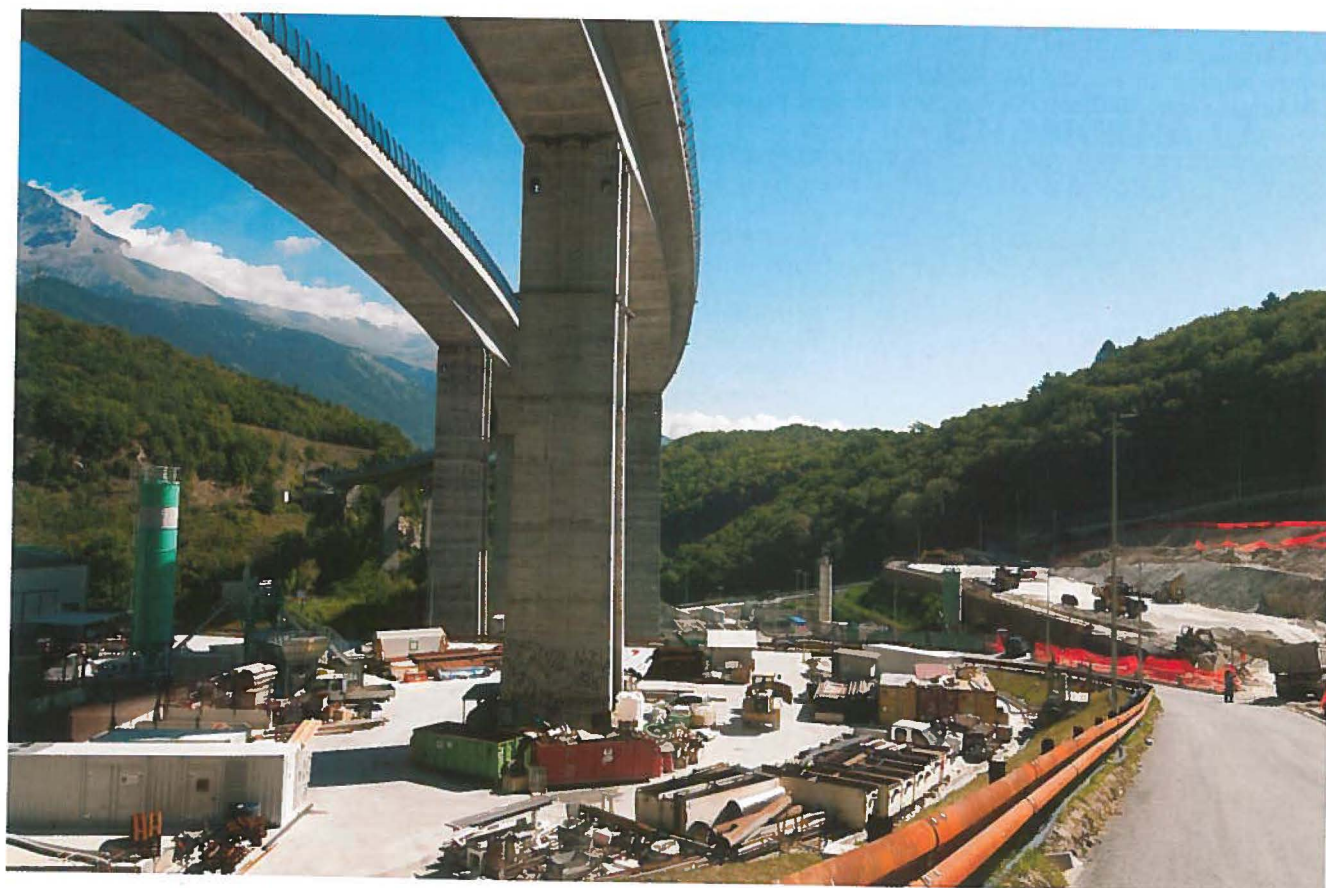
Pour les avocats du Lyon-Turin, cette tendance à la baisse ne contredit pas leurs prévisions d'augmentation du trafic à l'horizon 2035, convaincus qu'une reprise de la croissance entraînera une hausse du trafic de marchandises sur cet axe. Convaincus aussi que la construction d'une infrastruc-

ture performante attirera un flux important de marchandises depuis d'autres itinéraires ferroviaires en Suisse (Gothard, Simplon) ou routiers, notamment depuis le passage côtier de Vintimille entre l'Espagne et l'Italie. Convaincus, donc, que l'outil répondra au besoin, voire le créera.

C'est là le nœud de l'affaire. Les opposants au Lyon-Turin contestent ce raisonnement et accusent ses partisans de se référer à des projections de trafic irréalistes, comme celles qui les conduisaient en 1991 à annoncer 19 millions de voyageurs pour le Lyon-Turin, pour environ 4 millions aujourd'hui. Jean-Paul Lhuillier, membre du directoire Transport et mobilité durable pour France Nature Environnement, évoque « un délire prévisionnel ». Pour le parti d'Europe Écologie Les Verts, le Lyon-Turin « est justifié par des projections qui prévoient une multiplication du trafic par quatre d'ici 2050. On est dans la pure croyance en une croissance mathématique et ininterrompue des flux de marchandises : le trafic mesuré à travers les Alpes du Nord stagne ou baisse depuis 1998 ». C'est aussi l'avis de Dominique Dord, député maire UMP d'Aix-les-Bains (Savoie), autrefois partisan du Lyon-Turin qu'il rejette désormais : « Depuis 1998 [...], le trafic de

marchandises n'a cessé de baisser pour atteindre un point bas en 2009 à 20,4 millions de tonnes, pas beaucoup plus haut, finalement, qu'en 1980. L'augmentation du trafic de marchandises est passée ailleurs, par la Suisse et par l'Autriche mais plus par la France ! [...] Pour justifier le projet du Lyon-Turin, ils (ndlr : RFF et LTF) prévoient ainsi pour 2035, le passage de 74,7 millions de tonnes à travers « nos » Alpes dont 41,6 par le rail et 33,1 par la route ! Des chiffres jamais atteints, même au plus fort du trafic de marchandises, dont le maximum a été de 9,8 millions de tonnes par le rail en 1983, c'est-à-dire quatre fois moins, et de 26,3 millions par la route en 1998, il y a plus de quinze ans. On prévoit donc, sans sourciller, une augmentation en France de 40 millions de tonnes en un peu moins de trente ans, c'est-à-dire une augmentation de plus de 300 % et cela, comme si rien ne s'était passé depuis trente

▼ La surveillance du chantier de la Maddalena par les forces de l'ordre coûte environ 10 M € par an à l'État italien, depuis son installation en juin 2011.
© Leïla Shahshahani



ans². » Dans sa communication du 1^{er} août 2012 adressée au Premier ministre Jean-Marc Ayrault, le président de la Cour des comptes Didier Migaud observait également « des prévisions de trafic revues à la baisse », sous les tunnels du mont Blanc et du Fréjus.

Pour Daniel Ibanez, l'une des figures de l'opposition, la baisse des flux de marchandises au mont Blanc et au Fréjus relève d'une tendance structurelle : le flux des échanges mondiaux s'est modifié et se

« DEPUIS 1998, LE TRAFIC DE MARCHANDISES, N'A CESSÉ DE BAISSER »

traduit au niveau européen par un trafic concentré sur un axe nord-sud, contrairement à l'axe est-ouest du Lyon-Turin, affecté par la baisse de la production industrielle dans les échanges entre la France et l'Italie. L'analyse est partagée par Dominique Dord : « Les marchandises qui arrivent par bateaux, de Chine ou d'Inde, n'ont aucune raison de transiter entre Turin et Lyon ! Une fois débarquées à Gênes, elles montent de l'Italie vers les pays d'Europe centrale à travers la Suisse ou l'Autriche [...] dans tous les cas, elles ne passent que de manière ultra-marginale par Turin puis Lyon. Pour l'Europe du Nord, pourquoi voudrait-on qu'elles soient débarquées à Gênes pour prendre le Lyon-Turin ? Elles vont par la mer, et c'est très bien ainsi, vers Le Havre ou les grands ports du Nord ! » Les opposants balaient aussi l'argument du report sur le Lyon-Turin des marchandises passant par Vintimille, qui resterait selon eux très marginal. Dans un document de 2005³, RFF notait d'ailleurs à propos de cet itinéraire côtier que « sur les longues distances, le transport maritime est l'alternative naturelle ».

AMÉLIORER LA LIGNE EXISTANTE

Les opposants au Lyon-Turin contestent l'utilité publique du projet et proposent d'optimiser l'utilisation de la ligne ferroviaire existante, jugée obsolète par leurs détracteurs. Dans son dossier de présentation du projet de juin 2013, la Région Rhône-Alpes précise que « la capacité sur cet axe est estimée à moins de 15 millions

de tonnes par an ». La Cour des comptes reprend dans son référé du 1^{er} août 2012 une estimation faite par RFF de 15 millions de tonnes. Des documents officiels font pourtant état d'une capacité supérieure, « entre 17 et 18,59 » selon le rapport d'Eco-ris Cowy⁴ ou de 22,5 millions de tonnes pour le tronçon Lyon-Modane dans son ensemble selon un document signé par RFF⁵. Une chose est sûre : en 1983, 9,8 millions de tonnes ont été transportées sur le rail sous le mont Cenis, contre

le tunnel du mont Cenis « n'autorise pas une mixité des trafics fret et voyageurs dans des conditions de sécurité optimales ». La sécurité de cette ligne ne serait-elle donc pas satisfaisante alors qu'elle doit devenir, pour l'heure en tout cas, « l'axe ferroviaire principal pour le transport des marchandises entre la France et l'Italie », selon le coordinateur européen pour le Lyon-Turin, Laurens Jan Brinkhorst⁶ ? Le 17 juillet 2012, devant le Sénat, le ministre des Transports Frédéric Cuvillier rassurait à ce propos Jean-Pierre Vial, vice-président du Conseil général de la Savoie : « Monsieur le sénateur, vous avez indiqué que le tunnel actuel de Fréjus ne répond pas aux exigences de sécurité. Je souhaite vous apporter une précision, voire une rectification sur ce point. Cet ouvrage a été élargi au gabarit dit « B+ » afin d'y faire passer l'autoroute ferroviaire. À cette occasion, d'importants investissements ont été réalisés en matière de sécurité, qu'il s'agisse de niches ou d'équipements de surveillance, notamment. Ce tunnel a fait l'objet de commissions de sécurité et il est conforme aux exigences formulées. »

COMBIEN ÇA COÛTE ?

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin dans sa globalité est estimée par la Région Rhône-Alpes à 24,1 milliards d'euros « aux conditions économiques de 2009 », qui se décomposent ainsi : 10,5 milliards pour la partie commune franco-italienne, dont 8,5 milliards pour le tunnel transfrontalier ; 11,4 milliards pour les accès français au tunnel et 2,2 milliards pour les accès italiens. Pour le tunnel franco-italien, les porteurs du projet misent sur une subvention européenne de 40%, soit 3,4 milliards, le solde de la somme revenant à 42,1% pour la France (2,15 milliards) et à 57,9% pour l'Italie (2,95 milliards). D'après Lyon-Turin ferroviaire (LTF), près de 12 milliard d'euros ont déjà été engagés entre 2001 et 2014 pour les études et travaux de reconnaissance du tunnel transfrontalier, dont 43,8% financés par l'Europe. Quant aux collectivités de Rhône-Alpes, elles se sont engagées à contribuer au financement d'une première phase des accès français à hauteur de 924 millions d'euros, dont 70% revenant à la Région (647 millions d'euros), le reste étant à la charge des autres collectivités territoriales du Rhône (120,5 millions), de l'Isère (84,3 millions) et de la Savoie (72,3 millions). La Région reconnaît que ces montants seront revus à la hausse en raison d'une modification du phasage des travaux en 2011, sans toutefois pouvoir présenter une actualisation du budget. La Région verse aussi une subvention annuelle de 113 000 euros (et la mise à disposition de locaux) au Comité pour la Transalpine, chargé depuis 1991 de faire le lobbying du Lyon-Turin.

Personne, y compris chez les opposants, ne conteste que l'ensemble de la ligne historique doit être encore modernisé et sécurisé au niveau notamment du passage surplombant le lac du Bourget. Pour les pros Lyon-Turin, comme Louis Besson, ce serait des dépenses à pure perte sur une ligne « *totalément obsolète* ». Pour les opposants, c'est l'assurance de dépenses publiques bien moindres et plus utiles que celles prévues pour le Lyon-Turin. Un avis que semble partager la Cour des comptes qui écrit que « *d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie* ». La Commission Mobilité 21 a d'ailleurs noté que la modernisation d'une ligne « *permet souvent d'atteindre une performance quasi équivalente à celle d'une infrastructure nouvelle, pour un coût et une empreinte écologique bien inférieurs* ».

Entre autres propositions, les opposants demandent des mesures pour améliorer les performances de l'autoroute ferroviaire alpine reliant Aiton (en Savoie) à Orbassano dans la province de Turin par l'actuel tunnel du mont Cenis. Cet équipement, qui permet de transporter des camions sur les trains et dont le gabarit a été récemment augmenté (GB1*), atteint un taux de remplissage de 85 % (source : AFA). La ligne a atteint son plus haut niveau en 2013 avec le passage de plus de 30 000 camions. Son parcours de 175 kilomètres est jugé insuffisant par tous les acteurs pour rendre la ligne attractive. D'où l'idée de mettre en place, au niveau de l'agglomération lyonnaise, une plate-forme performante de chargement et de déchargement des camions. « *Cette plate-forme*

devrait être logiquement réalisée à Ambérieu-en-Bugey, sur le parcours de la ligne existante Dijon-Modane, adaptée au même gabarit », explique Jean-Paul Lhuillier de France nature environnement. Pourtant, les pros Lyon-Turin la prévoient plus au sud, à Grenay, sur le parcours... de la future liaison, qui restera donc inutilisable dans le gabarit envisagé tant que les accès au tunnel de base n'auront pas été réalisés, donc

« LE LYON-TURIN NE SOUSTRRA PAS LES VALLÉES ALPINES AUX CAMIONS »

après 2030. « *Réaliser la plate-forme à Ambérieu démontrerait que le ferroutage est possible sur la ligne existante, d'où la réticence des promoteurs du Lyon-Turin* », déclare Daniel Ibanez.

UN MANQUE DE VOLONTÉ POLITIQUE ?

Si la part du rail en France est si faible c'est, pour les opposants au Lyon-Turin, par manque de volonté des acteurs politiques. Même les associations luttant contre la pollution dans les vallées alpines, telles que

l'Association pour le respect du site du Mont-Blanc (ARSMB) ou Environn'MontBlanc, ne croient plus dans le projet, qu'elles ont longtemps soutenu. « *Le Lyon-Turin est un grand projet inutile qui ne soustraira pas les vallées alpines aux camions* », affirme le président de l'ARSMB Simon Métral. Comme d'autres, il dénonce des mesures à contresens : l'annonce de l'ouverture à la circulation d'une deuxième galerie au tunnel routier du Fréjus, initialement prévue pour la sécurité ; l'autorisation de circulation sur le territoire des poids lourds de 44 tonnes au 1^{er} janvier 2013 ; la révision à la baisse de 3,5 à 2,4 % de l'augmentation des péages pour les tunnels du Fréjus à compter du 1^{er} janvier 2013, actée par le ministre des Transports ; ou encore l'abandon d'une « *écotaxe* » ambitieuse devant contribuer au financement du report modal. « *Le tunnel restera vide s'il n'y a pas de volonté politique forte de la part de l'État pour favoriser le report vers le rail* », résume Alain Boulogne, président de la Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) en France. Pour Louis Besson, il faut prendre le problème à l'envers : « *Quand il y aura une infrastructure adaptée, il y aura une volonté politique* ». Sauf que les piètres performances du fret concernent l'ensemble du territoire français. « *Si c'était un problème de pente, comment expliquer que le report modal ne soit pas effectif ailleurs alors que 80 % du réseau français a un profil de plaine ?* », interroge Daniel Ibanez. Dans une lettre ouverte sur le Lyon-Turin du 11 juillet 2013, les élus écologistes de Rhône-Alpes écrivent que le « *Fret SNCF n'en finit plus de réduire son offre et ses effectifs* ». Plusieurs écologistes, dont le député de la Gironde Noël

Mamère, ont déposé en septembre 2013 une plainte contre X auprès du procureur de la République de Chambéry pour « *mise en danger de la vie d'autrui* ». Déposée aussi par des citoyens et associations de Rhône-Alpes (ARSMB, Vivre et réagir en Maurienne, Amis de la terre en Savoie), la plainte dénonce l'absence de mesures prises pour « *réduire le trafic routier des marchandises alors que l'infrastructure ferroviaire permet* », à l'heure où l'Organisation mondiale de la santé et la communauté scientifique ont établi un lien de causalité entre l'exposition aux gaz d'échappement des moteurs diesel et l'apparition de cancers du poumon. La Convention alpine de 1991, signée par les huit états alpins et l'Union européenne, mentionne d'ailleurs le principe de précaution selon lequel « *il ne faut pas différer les mesures visant à éviter, maîtriser ou réduire les impacts graves ou irréversibles pour la santé et l'environnement* ». Mais pour les partisans du Lyon-Turin, la future ligne ferroviaire répond bien aux ambitions de la Convention alpine dont le protocole Transport préconise d'améliorer les infrastructures ferroviaires par la construction et le développement de grands axes transalpins. Pour Hubert du Mesnil, président de LTF, ce projet s'inscrit dans « *une vision à long terme qui permettra de préserver le massif alpin fragile et complexe* ». La Convention alpine recommande aussi d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes. « *Au lieu de cela, on poursuit la construction de grandes infrastructures non reliées* », regrette Claire Simon, directrice de CIPRA International.

Existe-t-il un risque que le tunnel transfrontalier soit construit pour rien ? Car il



L'ARSMB dénonce le manque de volonté politique de l'État français pour favoriser le report des camions vers le rail. © Simon Métral/ARSMB

ne pourra atteindre ses ambitions affichées pour le report modal que lorsque les accès auront été réalisés. Or, le phasage établi par les décideurs indique la réalisation en priorité d'une ligne mixte fret/voyageurs entre Grenay et Chambéry, reléguant à plus tard la construction des tunnels sous les massifs de la Chartreuse et de Belledonne destinés aux convois de fret. Les Verts dénoncent une inversion des priorités, accusant les promoteurs du projet de vouloir « *creuser un méga-ouvrage sans se préoccuper des lignes en connexion, qui resteront en piteux état pendant des décennies* ». La situation est la même en Italie déplore Monica Frassoni, coprésidente du Parti Vert européen, où « *l'on ne parle plus que du tunnel de base* ». Pour les opposants, c'est

aussi la preuve que la desserte du territoire n'est pas une priorité dans l'esprit des décideurs. « *La Région pourrait s'engager à hauteur de 900 millions, ce qui représente plus de douze ans d'investissements sur les infrastructures de nos TER* », déclarent les élus écologistes de la Région Rhône-Alpes.

QUI PAYE ?

Mais « *qui paie quoi ?* », interroge Pierre Mériaux, conseiller municipal EELV à Grenoble, constatant que, dans le dernier budget actualisé par la Région en 2007, aucune précision n'est apportée sur le montant revenant à chaque collectivité. Ni sur la solution envisagée en cas de désistement, ce qui est le cas de Grenoble, dont la nouvelle équipe municipale ne porte plus le

À L'AUTRE BOUT DU TUNNEL

L'opposition au Lyon-Turin s'est construite dès le début des années quatre-vingt-dix dans le Val de Susse, un territoire plus peuplé que la Maurienne et très impacté par de lourdes infrastructures. C'est l'argument des opposants au projet, qui refusent de subir des années de travaux pour un équipement inutile, estimant comme en France que la ligne existante suffit aux besoins du fret et des voyageurs. Des manifestations ont regroupé plusieurs dizaines de milliers de personnes. « *Vers le milieu des années 2000, la population du Val de Susse a compris que ce projet était un gaspillage de l'argent public* », raconte Alberto Perino, l'une des figures historiques des « No Tav » (« non au TGV »). Ce mouvement réunit des personnes de toutes tendances politiques et de tous bords, catholiques fervents, anarchistes, entrepreneurs, personnes âgées, ouvriers, etc., sans compter le soutien de nombreux élus du territoire et de personnalités telles que l'écrivain et alpiniste Erri de Luca, aujourd'hui en instance de jugement pour « *incitation à la violence* » pour avoir appelé au « *sabotage* » d'un chantier « *inutile et nocif* ». Sept personnes sont derrière les barreaux, accusées d'acte de terrorisme. « *C'est une charge qui me paraît abusive* », estime Monica Frassoni, coprésidente du Parti vert européen qui dénonce l'autisme des décideurs politiques : « *Pour eux, c'est le tunnel de base ou rien !* » Le gouvernement dénonce des actes violents de la part de



© Alberto Tosi

Claire lui répond du
Verkehr/Lyon Turin

d'un État. Fin 2005, débiter le au projet, é le haut- opposants us de 200 ncernées avorables sur les 38 osées au c - vivant Condove amais été orts de sa rano, « *le e la Dora, er à Suse, é déduite* » revient pour 57,9 % à l'Italie, contre 42,1% pour la France, alors que seuls 12 kilomètres du tunnel sur les 57 kilomètres prévus seront construits sur le sol italien. « *Cet arrangement vise à compenser les dépenses plus importantes que devra consentir la France pour réaliser ses accès, Lyon étant situé plus loin du tunnel de base que Turin* », explique Virano. Les opposants dénoncent les risques d'infiltration du chantier par des entreprises liées à la mafia. Le promoteur LTF et le gouvernement assurent avoir pris toutes les précautions nécessaires. En 2011, Paolo Comastri, directeur général de LTF depuis 2003 et Walter Benedetto, directeur des travaux, ont été condamnés par la justice pour trucage d'appel d'offres. Matteo Renzi, président du conseil des ministres depuis le 22 février 2014, écrivait en 2013 dans son livre que le projet du Lyon-Turin était « *inutile* ». « *Depuis qu'il est en responsabilité, Matteo Renzi a sérieusement étudié le dossier et a convenu de l'importance de cette liaison* », justifie Virano. Au quotidien, une cinquantaine d'agents des forces de l'ordre assurent la surveillance du site, avec trois relèves par jour. Ce qui, selon Mario Virano, coûte environ chaque année dix millions d'euros à l'État italien. LTF estime avoir déboursé plus de 10 millions d'euros depuis juin 2011 en équipements de sécurité. LSH

Extrait de *Oltre la rottamazione*, de Matteo Renzi, éd. Mondadori, 2013.



▲ Creusement de la galerie de reconnaissance de Villarodin-Bourget. © LTF

projet du Lyon-Turin. Le financement du tunnel international de base n'est pas non plus ficelé. Sans la subvention européenne de 40 % – que les promoteurs du projet considèrent acquise – le projet sera compromis. Les élus écologistes rappellent que « la quasi-totalité des recettes du budget de l'Union européenne provient d'une contribution directe des États membres. Faudra-t-il que la France augmente sa contribution pour que le tunnel international soit subventionné à hauteur de 40 % ? », s'inquiètent-ils. Le reste de la somme reviendra aux États français et italiens, un partenariat public/privé n'étant pas envisageable pour le creusement du tunnel « les privés ne voulant pas se retrouver confrontés à d'éventuels risques géologiques », explique Louis Besson. Charge aux États d'assumer ce risque. La facture s'alourdit à mesure que l'échéance de l'achèvement de l'ouvrage recule. La Cour des comptes pointe « des coûts prévisionnels en forte augmentation », notamment sur l'estimation du coût global du projet, passée « de 12 milliards d'euros en 2002 à plus de 20 milliards d'euros [...] en 2009, puis à 24 milliards d'euros [...] voire 26,1 milliards d'euros selon les dernières données communiquées par la direction du Trésor ». Pour Dominique Dord, le sommet franco-italien de décembre 2012 « n'a concrétisé aucun accord nouveau au plan financier. Il a simplement redit la détermination des deux États, comme ils le font à chaque sommet depuis vingt ans pour "notre" tunnel ». Pendant ce temps, LTF creuse des galeries. « C'est une politique du fait accompli, pour faire en sorte que la

marche arrière devienne impossible », déplore Jean-Paul Lhuillier. La déclaration d'utilité publique des accès français au tunnel franco-italien fait l'objet de plusieurs recours déposés par les opposants auprès du Conseil d'État, dont un recours organisé par la Coordination des opposants au Lyon-Turin regroupant plus de 1 300 requérants, « dont l'unanimité des organisations agricoles savoyardes », précise Daniel Ibanez. ■

* Le gabarit GBI permet le transport de remorques de quatre mètres de hauteur sur des wagons surbaissés de type Modalohr, « c'est-à-dire la quasi-totalité des poids lourds », selon J.-P. Lhuillier.

¹ Source : Le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, dossier de synthèse juin 2013.

² Source : Lyon-Turin : désormais sans moi, article publié sur le blog de Dominique Dord (www.dominique-dord.eu).

³ Extrait du document Le transit de marchandises à travers la région PACA : quels enjeux pour le transport ferroviaire ?, de Philippe Ayoun, le 14 avril 2005.

⁴ Chiffre mentionné p.109 dans le rapport Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon-Turin (section internationale), réalisé par Ecorys Cowi pour la Communauté européenne.

⁵ Document Rail Freight Corridor 6 « Implementation plan », p. 23, colonne « Axle Load ».

⁶ Extrait de la page 11 du Rapport annuel du coordinateur Laurens Jan Brinkhorst (dans le cadre du projet PP6 dont fait partie le Lyon-Turin), octobre 2013.

Pour creuser le sujet :

Sur le tunnel de base (site de Lyon-Turin ferroviaire) : www.ltf-sas.com.
Sur les accès français (site de Réseau ferré de France) : www.lyon-turin.info.
Sur les arguments des opposants : www.lyonturin.eu ; www.notav-savoie.org ; www.notav.info (en italien).

LA MONTAGNE MENACÉE ?

Dans la liste des nuisances à l'environnement (s'ajoutant au dérangement des populations riveraines), les risques principaux sont liés au creusement des tunnels sous la montagne : présence d'amiante et autres poussières toxiques, perturbation du système hydrologique naturel, stockage des déblais, risques géologiques... Pour LTF, le promoteur du tunnel de base, ces risques sont maîtrisés. « Au cas où, in fine, des roches amiantifères seraient rencontrées en Italie, toutes les procédures utiles seraient mises en œuvre, particulièrement pour la sécurité de la main-d'œuvre », assure Hubert du Mesnil, son président. Même garanties pour l'eau : « Les sources qui pourraient poser problème sont identifiées et les mesures compensatoires déjà définies en cas de perturbation [...] ». Quant aux déblais extraits en France – plus de 13 millions de mètres cubes estimés – le promoteur assure qu'ils seront réutilisés à 45%, le reste étant stocké sur trois sites principaux devant faire l'objet de « réaménagements paysagers ». À en croire la commune de Villarodin-Bourget, la situation sur le terrain est moins idyllique : « Les élus s'opposent catégoriquement au stockage des déblais sur la zone des Tierces pour des raisons de sécurité et environnementales. Les élus dénoncent à maintes reprises [...] les préjudices subis avec notamment le tarissement des sources du Bourget, l'éboulement de Chatalamia, l'affaissement du village¹ ». Hubert du Mesnil précise que « dans les plus brefs délais, des raccords ont été faits pour que l'eau potable coule à nouveau dans les sources asséchées ». Mais les opposants affirment que rien n'est fait pour contrer les impacts du chantier sur l'hydrologie de surface. Le rapport Ecorys Cowi réalisé pour l'Union européenne précise : « Pour les zones situées en amont des extrémités des tunnels, le débit total des eaux de surface, et particulièrement l'écoulement minimum annuel pourraient être affectés, la répartition entre les eaux de surface et souterraines pourrait être changée radicalement. De telles variations peuvent affecter l'environnement en général ou certaines utilisations de l'eau, par exemple : les alimentations desservant les propriétés privées, villages et villes, l'agriculture et l'irrigation [...] ». Côté italien, Luca Giunti, conseiller technique des communes du Val de Susse et garde moniteur au parc naturel de l'Orsiera, s'inquiète de ces risques « immédiats et irréversibles » sur l'écosystème de la montagne, évoquant des précédents lors de la réalisation de la ligne à grande vitesse entre Bologne et Florence. En France, le Lyon-Turin devrait également impacter 500 hectares de surfaces agricoles selon la Région Rhône-Alpes. Dans un communiqué du 26 août 2013, en réaction à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation de l'accès français au tunnel de base, la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) des Savoie et les Jeunes agriculteurs de Savoie annoncent qu'ils « ne laisseront pas s'organiser une grande braderie des terres agricoles et hypothéquer les futures générations d'agriculteurs ».

¹ Information disponible sur le site internet de la commune : www.villarodin-bourget.com

Winter Edition MONTAGNE EN SCENE



LE FESTIVAL DU FILM DE MONTAGNE

PARIS : 10 NOVEMBRE / LILLE : 12 NOVEMBRE / STRASBOURG : 14 NOVEMBRE / NANTES : 17 NOVEMBRE / BORDEAUX : 18 NOVEMBRE
TOULOUSE : 20 NOVEMBRE / MONTPELLIER : 21 NOVEMBRE / MARSEILLE : 24 NOVEMBRE / NICE : 25 NOVEMBRE
LYON : 27 NOVEMBRE / CLERMONT : 28 NOVEMBRE / ANNECY : 1^{ER} DÉCEMBRE / OYONNAX : 3 DÉCEMBRE

4 FILMS • SKI • SNOWBOARD • ALPINISME • SKYRUNNING

ENTRÉE 15€ • RÉSERVATION SUR WWW.MONTAGNE-EN-SCENE.COM

