

## **Liaison ferroviaire Lyon-Turin : les arguments des opposants sont trompeurs et remplis de contradictions**

### **Le Lyon-Turin est un projet « pharaonique »**

Le projet Lyon-Turin est ambitieux mais le tunnel de 57 km prévu entre Saint-Jean-de Maurienne et Suse n'est pas plus gigantesque, monstrueux, démesuré, faramineux, pharaonique, babylonien, colossal, titanesque, cyclopéen ou pélasgique que celui du Gothard, de même longueur, dont les Suisses viennent de terminer le percement ou celui du Brenner, que lancent les Autrichiens.

*Le tunnel sous la Manche a été lui aussi qualifié d'entreprise pharaonique, mais qui regrette aujourd'hui sa construction ?*

### **Le Lyon-Turin provoquera un « désastre environnemental »**

Une vision globale est indispensable pour apprécier l'impact du Lyon-Turin. Bien qu'en tunnel sur 50 % de son tracé, l'ouvrage consommera de l'espace agricole ou naturel et entraînera une coupure du territoire. Mais le Lyon-Turin aura aussi, en captant des trafics routiers et aériens, un impact très positif sur l'environnement : réduction de la congestion et de l'insécurité routières, du bruit, de la pollution de l'air subis par les habitants des vallées alpines et de la Côte d'Azur, véritables couloirs à camions, et les riverains des itinéraires d'accès et des aéroports ; allègement de la dépendance pétrolière qui pèse sur notre balance commerciale et fragilise notre système de transport ; limitation des émissions de gaz à effet de serre.

*Il est étonnant que les environnementalistes et écologistes qui condamnent le projet Lyon-Turin ne tiennent aucun compte de ces perspectives pourtant essentielles.*

### **Selon la Cour des Comptes, le bilan carbone du Lyon-Turin resterait négatif jusqu'en 2050.**

Cette affirmation n'a pas été démontrée. Une étude récente réalisée pour RFF par des experts indépendants – Gérard Mathieu, Jacques Pavau et Marc Gaudry – a montré au contraire que les émissions de gaz à effet de serre (GES) engendrées par la construction du Lyon-Turin seraient compensées par les effets des transferts de trafics 7 ans après sa mise en service, alors que sa durée de vie sera de plusieurs siècles. A terme, l'économie d'énergie permise par le Lyon-Turin sera égale à la consommation d'une agglomération de 300 000 habitants telle que Grenoble.

*Les opposants au Lyon-Turin font souvent référence à la Cour des Comptes : peu compétente dans le domaine des transports et de l'environnement, la Cour a toujours eu une approche strictement financière. Elle a préconisé aussi de fermer 8 000 km de lignes TER... Mais les opposants reprennent ses analyses sans le moindre esprit critique.*

### **Le percement du tunnel transfrontalier présente des risques hydrologiques et sanitaires.**

Des difficultés géologiques ont été rencontrées lors du percement d'autres tunnels routiers et ferroviaires transalpins, par exemple le tunnel ferroviaire du Gothard, mais elles ont été maîtrisées : des masses de déblais radioactifs et amiantés n'ont pas envahi les vallées alpines.

*Le catastrophisme dessert la cause des opposants. Déjà, vers 1980, les opposants à la LGV Paris-Lyon prédisaient que le vent du nord s'engouffrerait dans la tranchée du col du Bois-Clair et détruirait le vignoble mâconnais...*

**La priorité doit être de transférer le trafic automobile régional sur le rail en doublant les lignes Saint-André-le-Gaz - Chambéry et Aix-les-Bains - Annecy.**

Le doublement de ces lignes sinueuses et traversant des zones urbanisées serait très difficile techniquement (il faudrait les fermer pendant les travaux), pénalisant pour l'environnement et très coûteux : il n'est pas finançable car il n'apporterait que des gains de temps peu significatifs et les automobilistes continueraient à privilégier les autoroutes parallèles.

La ligne Lyon – Saint-André-le-Gaz étant déjà proche de la saturation, l'amélioration des relations ferroviaires Lyon-Chambéry-Annecy nécessite la construction d'une ligne nouvelle dans le nord-Isère, justifiée économiquement par le trafic international de fret.

**Dans les vallées alpines, le trafic routier local est la source principale des nuisances.**

Les nuisances dépendent du nombre des kilomètres parcourus, non du nombre des déplacements. Or, en région Rhône-Alpes, 54 % des trajets des camions s'effectuent sur plus de 50 km et 38 % sur plus de 500 km : on ne peut affirmer que le trafic international a un impact secondaire.

**Le trafic routier de fret est bien plus important dans la vallée du Rhône et entre l'Espagne et la France qu'entre la France et l'Italie, on se trompe encore de priorité.**

Reporter sur le rail les trafics routiers de la vallée du Rhône et entre l'Espagne et la France exige deux grands investissements : la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier et le CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise). La réalisation du Lyon-Turin permettrait d'absorber une partie des trafics qui transitent entre le nord de la France et l'Italie par la Côte d'Azur ou entre l'Espagne et l'Italie à travers le Languedoc.

*Les grands projets d'investissements ferroviaires forment un ensemble cohérent : on ne peut pas souhaiter les uns et refuser les autres.*

**Pour capter du trafic routier, il faut moderniser la ligne historique, et attendre qu'elle soit saturée pour construire une ligne nouvelle Lyon-Turin.**

La ligne historique Dijon-Modane a déjà été modernisée et portée au gabarit B1 qui a permis le développement du trafic de l'autoroute ferroviaire. Mais elle culmine toujours à 1 300 m d'altitude et reste pénalisée par ses fortes rampes qui rendent son exploitation très coûteuse.

Elle est loin d'être utilisée à sa capacité maximale, pourtant limitée par la congestion de la gare de Chambéry et le fait que le tunnel du Mont-Cenis est un monotube. Mais elle ne sera jamais saturée car elle est hors marché par rapport à l'A43 et au tunnel routier du Fréjus. Un tunnel de base n'est pas justifié par son manque de capacité mais par son profil.

De même que la construction de cet axe autoroutier, bien plus performant que la RN 6 qui passe par le col du Mont Cenis, a provoqué la croissance du trafic routier, la réalisation d'un tunnel de base permettra de développer le fret ferroviaire en abaissant son coût d'environ 40 % : elle est

indispensable si on recherche un basculement massif du trafic routier de fret sur le rail. L'exemple du tunnel suisse du Lötschberg le confirme : en 2011, 4 ans après sa mise en service, le trafic annuel de fret y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.

Reporter du trafic routier sur le rail est très difficile car le transport routier bénéficie d'infrastructures très performantes et d'une fiscalité très avantageuse. Si les Suisses construisent un tunnel de base au Gothard, de même que les Autrichiens et les Italiens au Brenner, plus à l'Est, c'est pour faciliter un tel report.

*On ne peut pas à la fois souhaiter le développement du fret ferroviaire et lui refuser les moyens techniques de se développer : les écologistes refusent-ils les projets « pharaoniques » de tramway qui, dans les grandes villes, permettent seuls d'attirer les automobilistes ?*

### **Il faut saturer immédiatement la ligne historique.**

Cette exigence des opposants n'a pas de sens : la répartition modale des trafics de fret ne se décrète pas, elle relève des décisions commerciales des chargeurs.

*Les opposants se contredisent : certains estiment que la ligne historique a été sécurisée ; d'autres réclament une meilleure protection du lac du Bourget contre les risques d'accident ferroviaire, ce qui suppose des travaux longs et difficiles de carénage de la voie ferrée ; tous réclament un développement des services TER, que la saturation de la ligne historique le rendrait impossible.*

### **L'autoroute ferroviaire n'assure qu'un trafic marginal.**

La technique Modalohr a été validée, mais l'autoroute ferroviaire Aiton-Orbassano ne transporte que 3 000 camions par mois car le nombre des wagons disponible est faible et elle n'opère que sur une distance courte, mais elle a démontré sa pertinence technique et son taux d'occupation moyen est d'environ 85 %. Son extension prévue jusqu'à Lyon relancera son activité.

Une autoroute ferroviaire fonctionne sur le même modèle entre Luxembourg et Perpignan, et de nouvelles autoroutes ferroviaires vont être mises en place entre le nord et le sud de la France.

### **On doit utiliser de nouvelles techniques de transport de fret.**

Les techniques nouvelles (r-shift-r, autoroute électrique) sont séduisantes sur le papier, mais ce sont des concepts aventureux qui détournent l'attention des solutions fiables : si elles étaient si prometteuses, des industriels s'en seraient déjà emparés.

Pour le trafic passant par la Côte d'Azur, le merroutage (à ne pas confondre avec le cabotage maritime) est préconisé par les opposants au Lyon-Turin, mais il n'est rentable que sur de très longues distances. Le chargement/déchargement des navires rouliers est plus compliqué que celui des wagons Modalohr. Les expériences déjà tentées n'ont pas eu le succès escompté : mieux vaut développer une solution ferroviaire globale, respectueuse de l'environnement.

*On ne peut vouloir protéger l'environnement et oublier que la concentration des camions engendre des nuisances dans les villes portuaires, et que l'impact écologique du transport maritime sur le milieu marin est loin d'être négligeable.*

### **Le trafic routier de fret à travers les Alpes ne cesse de baisser.**

La baisse du trafic à travers les Alpes du Nord est réelle mais peu significative : la forte hausse des péages aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus a incité les transporteurs routiers à se reporter sur la Côte d'Azur ; le tunnel ferroviaire du Mont Cenis a été en travaux pendant près de dix ans et mis alors à voie unique, le trafic y a été quasiment interrompu. Quant au trafic est-ouest entre l'Espagne et l'Europe centrale, il a continué à croître comme le reconnaît la Cour des Comptes.

Contrairement aux affirmations des opposants, rien ne prouve que la baisse des trafics observée dans les Alpes du nord ait un caractère durable : l'Italie reste le deuxième partenaire commercial de la France (deuxième client et deuxième fournisseur).

### **Le Lyon-Turin est inutile.**

Le trafic routier de fret transitant à travers les Alpes Françaises reste considérable : 2 700 000 camions par an, la moitié par les Alpes du nord, la moitié par la Côte d'Azur. Soucieux de protéger leur environnement, les Suisses ont investi massivement sur le rail pour absorber un trafic de 1 200 000 camions par an seulement, l'objectif étant de le réduire de moitié !

La part du rail dans le marché français du transport de fret est de 9%, dont un quart de combiné rail-route. Elle n'est que de 11% à travers les Alpes françaises alors qu'elle s'élève à 63% en Suisse, et 31% en Autriche sur l'axe nord-sud.

### **Le transfert modal du fret est une vue de l'esprit.**

Beaucoup d'opposants au Lyon-Turin ne croient pas à la possibilité de transférer du trafic routier de fret sur le rail. Selon eux, le déclin du trafic de fret ferroviaire en France est inexorable. Ils oublient que ce déclin est largement dû au désintérêt de la SNCF pour le fret (en particulier le wagon isolé), et que le fret ferroviaire se développe en Allemagne et dans le reste de l'Europe.

*Ces opposants reprennent sans prudence les arguments des économistes hostiles au rail, selon lesquels les différents modes de transports occupent des créneaux immuables.*

D'autres opposants affirment au contraire que la hausse « prochaine » du prix du pétrole provoquera le transfert modal, ce qui n'est pas évident car le coût du transport dans le prix des biens de consommation est en général inférieur à 10 %.

### **Le TGV ne sera jamais compétitif par rapport à la route et à l'avion.**

L'Italie reste le seul pays voisin de la France à ne pas être relié efficacement à son réseau ferroviaire à grande vitesse, si bien que l'avion et la voiture assurent l'essentiel des déplacements franco-italiens. Bien que la ligne nouvelle Lyon-Turin ne soit pas une LGV, le TGV pourra capter du trafic aérien Paris-Italie du nord (qui atteint plusieurs millions de passagers par an) et du trafic automobile Lyon-Italie du nord.

Le TGV concurrence l'avion dès que la durée du trajet est ramenée à 4-5 heures (le seuil des 3 heures est un mythe), et qu'il concurrence la voiture sur les distances moyennes telles que Paris-Lyon (l'A6 est restée à deux fois deux voies entre Auxerre et Beaune) ou Lyon-Marseille.

### **Le Lyon-Turin est ruineux.**

Le coût d'un projet, même qualifié de pharaonique, ne veut rien dire en lui-même : il doit être rapporté aux avantages attendus. Son coût de 26,1 milliards d'euros, annoncé avec légèreté par la Cour des Comptes et brandi comme un épouvantail par les opposants au projet, est exagéré car il ne repose pas sur une analyse globale des projets ferroviaires du sud-est de la France et ne tient pas compte des possibilités de phasage. A moyen terme, il ne dépasse pas 10 milliards.

De ce coût il faut déduire celui de la section nord du CFAL, nécessaire au bon fonctionnement du Lyon-Turin mais qui devra être réalisée quoi qu'il arrive pour soulager la gare de Lyon Part-Dieu du trafic de fret nord-sud et permettre la montée en puissance de l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan ; celui des travaux réclamés par les opposants sur la ligne historique le long du lac du Bourget, sur la ligne classique Lyon-Chambéry-Annecy et dans l'agglomération d'Aix-Chambéry ; enfin celui des nombreuses et coûteuses augmentations de capacités routières qui deviendront vite indispensables si une alternative ferroviaire crédible n'est pas offerte aux chargeurs : rocade de Chambéry, élargissement de l'A43 et de l'A8,...

### **Le Lyon-Turin ne pourra jamais être financé.**

Le tunnel interfrontalier est d'un coût acceptable puisqu'il sera partagé entre l'Union Européenne, l'Italie et la France. Si un « petit » pays, la Suisse, a réussi à financer seul deux tunnels de base (Lötschberg et Gothard) en taxant fortement le trafic routier de transit, deux grands pays, la France et l'Italie, aidés par l'Union Européenne, peuvent en financer un seul.

### **Le Lyon-Turin ne pourra être réalisé qu'au détriment du réseau ferré classique.**

L'expérience montre que les grands projets suscitent des financements spécifiques qui ne se reportent pas sur des projets plus modestes en cas d'abandon. Il est illusoire de croire que l'abandon du Lyon-Turin bénéficierait au réseau classique : les crédits dégagés se reporteraient sur de nouveaux investissements autoroutiers sur l'axe France-Italie.

Si une fiscalité écologique était introduite, on pourrait financer à la fois la modernisation du réseau classique et quelques grands projets ferroviaires bien sélectionnés tels que les LGV Bordeaux-Toulouse et Perpignan-Montpellier, et le tunnel transfrontalier du Lyon-Turin.

*Les opposants au Lyon-Turin ont tort d'opposer les grands projets et les investissements classiques, qui ne sont pas concurrents mais complémentaires.*

*Ils ont tort de faire porter au TGV la responsabilité de la dégradation du réseau classique. Ils ont ainsi « exploité » l'accident de Brétigny de manière inconvenante, s'empressant d'affirmer que le réseau classique était devenu dangereux et que l'accident « confirmait » leur point de vue alors que les causes de cet accident ne sont toujours pas déterminées.*

### **Le Lyon-Turin ne sera jamais rentable.**

La zone d'influence du Lyon-Turin dépasse largement les Alpes du Nord et s'étend du Léman à la Méditerranée. Il faut donc tenir compte du fret qui transite aujourd'hui par la Côte d'Azur : celui qui est détourné de l'axe direct Ile-de-France - Italie, mais aussi et surtout celui qui continue à se développer sur l'axe Espagne-Italie-Europe centrale et qui peut lui aussi être capté par le Lyon-Turin grâce à des autoroutes ferroviaires opérant sur de longues distances (la distance Barcelone-Milan est plus courte via Lyon et Modane que via Vintimille).

La ligne nouvelle étant mixte, elle pourra capter aussi d'importants trafics de voyageurs à moyenne et longue distance (le trafic voyageurs France-Italie est aujourd'hui négligeable). Les poids de population concernés sont importants : Milan a 4,2 millions d'habitants, c'est la première agglomération de l'Italie et sa capitale économique, et Turin a 1,3 million d'habitants. L'extension récente du réseau des LGV en Italie et en Espagne est un facteur favorable supplémentaire car un effet de réseau pourra apparaître.

Autre facteur favorable : la population française va augmenter en moyenne de 15 % d'ici 2040, de plus de 20 % en Rhône-Alpes et de 25 % sur le littoral méditerranéen, selon l'INSEE.

*Après avoir été sans doute été surestimés par les promoteurs du Lyon-Turin, les trafics potentiels voyageurs et fret sont aujourd'hui sous-estimés par les opposants, qui oublient que le succès du TGV est toujours supérieur aux prévisions.*

**Présenter le Lyon-Turin comme un projet favorable à l'environnement est une tromperie, il faut réduire la mobilité : « ni camions, ni wagons ».**

La croissance de la mobilité de personnes et des marchandises est une tendance lourde de la société et de l'économie modernes. Il est légitime, et sans doute souhaitable, de chercher à en maîtriser les excès mais la mobilité présente aussi des aspects positifs, économiques ou culturels, qu'on ne peut ignorer.

En pratique, on ne sait pas, par des moyens démocratiques, réduire la mobilité. On peut par contre influencer la répartition modale des trafics en jouant sur l'offre d'infrastructure et la tarification : c'est tout l'intérêt d'un projet comme le Lyon-Turin, accompagné d'une taxation spécifique du transit routier analogue à la RPLP suisse.

**Le Lyon-Turin fait partie des « grands projets inutiles imposés ».**

La notion de « grand projet inutile imposé » est trompeuse car elle amalgame des projets très différents et laisse croire que tout grand projet est ruineux, dangereux et inutile.

S'il existe de grands projets inutiles tels que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, les huit autoroutes nouvelles retenues par le gouvernement, certaines LGV (Poitiers-Limoges) ou encore le canal à grand gabarit Seine-Nord, le Lyon-Turin s'en distingue nettement par son utilité forte. En effet, il peut à la fois faciliter les déplacements et les relations économiques entre la France et l'Italie du Nord, renforcer la cohésion européenne, libérer les lignes classiques pour le trafic TER, provoquer de fortes économies d'énergie, absorber des trafics nocifs pour l'environnement et éviter de coûteux investissements routiers.

Le projet Lyon-Turin doit être examiné dans toutes ses composantes économiques et environnementales, et à toutes les échelles géographiques : locale, régionale et européenne.

*En diabolisant un projet bénéfique à l'économie et à l'environnement, en refusant d'en reconnaître les aspects positifs et en soulignant les difficultés financières au lieu de réclamer la mise en place d'une fiscalité écologique spécifique qui en faciliterait la réalisation selon l'exemple de nos voisins suisses, les opposants au Lyon-Turin se trompent d'adversaires, ils font le jeu de la route et de l'avion, et desservent la cause européenne.*