

La liaison Lyon-Turin : un dossier stratégique

Résumé

1 - Un double objectif : écologique et européen

Le Lyon-Turin concerne un **corridor international** (trafics NS et EO, voyageurs et surtout fret). Il s'agit :

- de reporter sur le rail un million de camions par an et d'importants trafics automobiles et aériens ;
- de rééquilibrer l'économie européenne au bénéfice de l'Europe du sud (cf le tunnel sous la Manche).

2 - Une entreprise rationnelle

- La ligne historique ne manque pas de capacité mais de performance, ses coûts d'exploitation sont prohibitifs. La route dispose au contraire d'infrastructures performantes : le rail n'est plus compétitif.

3 - Un engagement irréversible

- En cas d'abandon du projet, le gouvernement devrait expliquer pourquoi la France renonce au tunnel de base *alors que les Suisses et des Autrichiens continuent à en construire.*

4 - Les mesures à prendre aujourd'hui pour assurer le succès du Lyon-Turin

- 1 - Sécuriser le financement de l'ouvrage

Le lancement du Lyon-Turin doit être le **déclencheur** d'une redevance routière.

- 2 - Fixer rapidement le tracé de l'accès au tunnel de base (Chambéry-nord ou Chartreuse ?)

Il faut actualiser les études (*les Italiens ont déjà prévu leur accès et son financement*).

- 3 - Amorcer le report du fret routier sur le rail en prolongeant l'AFA jusqu'à l'Est de Lyon.

Quelques réponses aux arguments des opposants au Lyon-Turin

1 - Le coût global du Lyon-Turin : les estimations des opposants sont fantaisistes.

2 - Le trafic potentiel : ce qui compte, ce ne sont pas les prévisions de trafic effectuées il y a 20 ou 30 ans, mais le trafic actuel (2,8 millions de camions/an) et sa progression récente (+ 10 % depuis 2014).

Les Suisses ont percé deux tunnels pour absorber un flux routier de 1,2 million de camions seulement.

3 - L'impact sur le réseau classique : la ligne d'accès déchargera la ligne TER Lyon-Chambéry/Grenoble. Si le réseau classique s'est dégradé, c'est parce qu'on a trop dépensé pour les routes, pas pour les LGV.

4 - Pas d'alternative réaliste : les propositions des opposants sont fantaisistes ou incantatoires.

Le Lyon-Turin est la seule réponse possible à la pollution des vallées alpines.

Le rapport Duron (COI) : une accumulation de préconisations irresponsables

- La Commission d'orientation des infrastructures (COI) préconise de reporter à 2050 la construction de la ligne d'accès au tunnel de base (ouverture prévue en 2030) et à 2038 celle du CFAL, et d'investir inutilement sur les lignes existantes. C'est un non-sens économique : *la croissance du trafic a été quasi-immédiate après les ouvertures des tunnels du Lötschberg (le trafic a triplé en 4 ans) puis du Gothard.*

- Les accès au tunnel de base doivent être disponibles dès 2030 afin d'en éviter la sous-utilisation.

Un contre-exemple est donné par la LGV Perpignan-Barcelone et la faillite du concessionnaire TP Ferro.

1 - Un double objectif : écologique et européen

La nouvelle liaison (tunnel interfrontalier et accès depuis Lyon et Turin) est certainement l'investissement ferroviaire le plus stratégique lancé ces dernières années. Elle équipera un corridor international concernant à la fois des trafics nord-sud et est-ouest, voyageurs et surtout fret. Il s'agit :

- de reporter sur le rail un million de camions par an et d'importants trafics automobiles et aériens, donc de préserver l'environnement des Alpes et de la Côte d'azur, d'améliorer la sécurité routière, d'économiser l'énergie, de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre ;
- de rééquilibrer l'économie européenne au bénéfice de l'Europe du sud (cf le tunnel sous la Manche).

2 - Une entreprise rationnelle

En raison de son profil entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, la ligne historique de Modane ne manque pas de capacité mais de performances, ses coûts d'exploitation sont prohibitifs. Or les transporteurs routiers disposent depuis longtemps d'infrastructures performantes : tunnel du Fréjus et autoroute A43, ou tunnel du Mont Blanc et autoroute A 40. Le rail n'est plus compétitif.

Nos voisins suisses ont compris il y a 30 ans que les tunnels de base sont indispensables pour fiabiliser le trafic de fret, réduire drastiquement les coûts d'exploitation ferroviaires (de 30 à 40 %) et convaincre les chargeurs d'utiliser le rail. Depuis l'ouverture du Lötschberg en 2007, le trafic de fret a triplé sur l'axe du Simplon, alors même que le nouveau tunnel est encore partiellement à voie unique.

Plus généralement, les grands travaux ferroviaires (LGV, Lyon-Turin, CFAL) - qu'il est devenu de bon ton de dénigrer - sont, pour le réseau classique, l'équivalent des autoroutes pour le réseau routier ordinaire et des RER, métros et tramways pour les réseaux d'autobus urbains ; ils peuvent seuls provoquer des basculements vraiment massifs de clientèle sur le rail. Moins d'un million de camions par an traversent aujourd'hui la Suisse sur l'axe nord-sud, la part modale du fret ferroviaire est supérieure à 70 %.

3 - Un engagement irréversible

Lors du Conseil franco-italien du 27-09-2017, le président Emmanuel Macron et le Premier ministre italien Paolo Gentiloni ont acté leur engagement pour que la section transfrontalière soit menée à bien.

S'il abandonnait le Lyon-Turin à ce stade, le gouvernement devrait :

- dénoncer un traité international avec l'Italie et l'Union Européenne ;
- rembourser à Bruxelles et aux Italiens le coût des études et travaux préparatoires ;
- dédommager les entreprises qui ont commencé à percer le tunnel ou signé des contrats avec TELT ;
- mettre au chômage quelques centaines d'ouvriers et de cadres ;
- assumer d'avoir gaspillé au moins deux milliards d'euros en études et travaux inutiles ;
- expliquer au public pourquoi la France renonce au tunnel à l'inverse des Suisses et des Autrichiens ;
- expliquer comment on peut défendre le climat et renoncer en même temps au Lyon-Turin ;
- faire des propositions pour réduire rapidement la pollution de l'air dans les vallées alpines, mais lesquelles ? Le Lyon-Turin est la seule réponse à la hauteur du problème. Et la France et l'Italie n'accepteront sans doute pas de subventionner indéfiniment l'autoroute ferroviaire alpine que, seule, l'ouverture du tunnel de base permettra de rentabiliser.

En Suisse, le Ceneri (15 km) et le Zimmerberg (20 km) après le Lötschberg (35 km) et le Gothard (57 km). L'Autriche a engagé la construction de 3 tunnels de base (en noir sur la carte) :

- le Brenner sur l'axe Innsbruck-Vérone (57 km, coût de 8,7 milliards €, mise en service en 2025) ;
- deux tunnels sur l'axe Vienne-Trieste-Vérone, le Koralm (33 km, coût de 5,4 milliards €, mise en service en 2022) et le Semmering (27 km, coût 3,3 milliards €, mise en service en 2026).

4 - Les mesures à prendre aujourd'hui pour assurer le succès du Lyon-Turin

4.1 Sécuriser le financement de l'ouvrage

Une taxation du trafic poids lourds est indispensable à la fois pour sécuriser le financement du Lyon-Turin et pour assurer son succès commercial en faisant payer au transport routier le coût de ses externalités. Certains opposants au Lyon-Turin, les Amis de la Terre, en arrivent cependant à refuser une telle taxation qui faciliterait évidemment le financement de l'ouvrage !

D'autres opposants au Lyon-Turin (FNE), exigent que l'établissement d'une redevance routière sur l'ensemble du territoire soit un **préalable** au lancement du Lyon-Turin. Mais on peut attendre longtemps, la ministre des Transports ayant clairement exclu un retour de l'écotaxe ... : il faut donc faire du lancement du Lyon-Turin le **déclencheur** de la redevance routière.

Tunnel de base et nouvelle politique des transports sont à engager simultanément, la construction du tunnel de base offrant une opportunité unique d'instaurer une taxe sur le trafic de poids lourds à travers les Alpes, déjà proposée dans le rapport Bouvard-Destot.

L'erreur des gouvernements précédents est de ne pas avoir lié l'écotaxe à la perspective et au lancement d'un grand investissement ferroviaire pour le fret, ce qui aurait pu convaincre l'opinion. Le plan Borloo (qui ne citait pas le Lyon-Turin mais était volontariste) a été ignoré. C'est en programmant les NLFA (Lötschberg et Gothard) que les Suisses ont réussi à justifier et faire accepter leur RPLP.

4.2 Fixer rapidement le tracé de la ligne nouvelle d'accès au tunnel depuis Lyon

La Déclaration d'Utilité Publique publiée en 2013 distingue deux phases :

- en phase 1, une ligne nouvelle mixte Lyon - Avressieux - tunnel bitube de 15 km sous le massif de Dullin-l'Épine - Chambéry nord (La Motte Servolex) ; elle serait utilisée par tous les types de trains ;
- en phase 2, une ligne nouvelle dédiée aux trains de fret, partant d'Avressieux, comportant un tunnel à voie unique de 25 km sous Chartreuse dédié au fret, et se raccordant à Montmélian à la ligne historique.

Si la phase 1 est retenue, il est difficilement imaginable qu'on arrive à financer un nouveau tunnel de 25 km sur un itinéraire voisin. Compte tenu des investissements nécessaires sur le reste du réseau ferré, il faut donc choisir entre un passage par Chambéry nord et un passage par le tunnel sous Chartreuse.

Si le tracé par Chambéry nord est choisi, le trafic de fret traversera Chambéry : un tunnel de 5 km évitant Chambéry, selon la proposition de Louis Besson, sera nécessaire pour réduire les nuisances et éviter la saturation du nœud ferroviaire, et augmenter la capacité de la section Chambéry-Montmélian.

Les TGV et TER à destination de Chambéry et Aix-Annecy emprunteraient la ligne nouvelle pour bénéficier d'un gain de temps très important. Un court raccordement, près de Voglans, vers Aix, permettrait de plus d'éviter un rebroussement à Chambéry.

Si le tracé Chartreuse est privilégié, un deuxième tube du tunnel sous Chartreuse sera indispensable pour répondre aux normes de sécurité car la ligne sera alors empruntée par tous les types de trains, voyageurs et fret. Mais les difficultés liées au passage du fret par Chambéry seront évitées.

Un raccordement nord de la ligne nouvelle à la ligne Chambéry-Montmélian étant prévu, Chambéry, Aix et Annecy seraient desservies en ligne depuis Paris et Lyon par les TGV et TER, d'où une augmentation possible des fréquences. Le TGV Grenoble-Paris pourrait utiliser le tunnel et gagner environ 15 minutes.

Chaque tracé présente donc des avantages et des inconvénients. Les études réalisées en vue de la DUP doivent être actualisées, les points suivants devant être clarifiés :

- les temps de parcours des TGV et TER (Paris, Lyon – Chambéry, Annecy ; Paris-Milan) ;
- la fréquence des dessertes TGV et TER de Chambéry et Annecy ;
- la possibilité d'assurer la desserte TGV de Chambéry vers l'Italie par des TGV Genève/Annecy-Milan) ;
- les aménagements complémentaires nécessaires (tunnels, raccordements) et le coût de chaque tracé ;
- l'évolution probable du volume du trafic ferroviaire de fret après l'ouverture du tunnel de base ;
- les contraintes juridiques (nouvelles déclarations d'utilité publique et/ou avenants à la DUP existante).

L'actualisation des études demandées par la FNAUT doit donc être lancée et réalisée rapidement (les Italiens ont déjà prévu leur accès et son financement).

Les accès au tunnel de base (**y compris les sections nord et sud du CFAL**) doivent être disponibles dès la mise en service de ce tunnel, avec des capacités et un gabarit adaptés, afin d'en éviter la sous-utilisation. Ce point est crucial. Un contre-exemple est donné par la LGV Perpignan-Barcelone et la faillite du concessionnaire TP Ferro, pénalisé par l'ouverture tardive de la LGV au sud de Figueras et le manque de connexions entre la LGV et les centres logistiques et industriels de Catalogne. Et les Suisses ne se contentent pas du tunnel du Gothard, ils aménagent l'ensemble de l'axe nord-sud.

Plus on attendra pour lancer les accès au tunnel de base du Lyon-Turin, plus on fera le jeu de la route. La reprise économique induit une croissance du trafic franco-italien de fret (+ 12 % environ en 4 ans) mais, faute d'infrastructure ferroviaire performante, cette croissance est assurée uniquement par camion.

A l'inverse, entre juillet 2015 et juin 2017, le nombre de camions a baissé de 5,6% sur l'axe Allemagne-Italie ; le fret ferroviaire a augmenté de 18,8%, sa part de marché atteint aujourd'hui 71% (elle est inférieure à 10 % entre la France et l'Italie).

4.3 Amorcer le report du fret routier sur le rail

Depuis 20 ans, le rapport de force entre le rail et la route s'est profondément modifié. Le prix du gazole a diminué en euros constants, les avantages fiscaux dont bénéficie le camion ont été accentués, les infrastructures routières ont été considérablement améliorées, la circulation des 44 tonnes a été autorisée, l'écotaxe a été abandonnée, enfin la SNCF a fait tout ce qu'il fallait pour dégrader la qualité de ses services fret, sans parler des grèves lancées ou soutenues par les syndicats de cheminots.

Dans ces conditions, la chute du volume du fret ferroviaire n'a rien d'étonnant, mais cette évolution peut être inversée si une autre politique et d'autres conditions d'exploitation sont mises en œuvre.

Une politique de transport cohérente doit être instaurée le plus tôt possible pour favoriser le report de trafic routier sur le rail demandé par la population afin de dégager les vallées alpines d'une partie des camions qui les encombrant et les polluent. Une offre crédible, fiable et d'un coût compétitif, doit être proposée aux chargeurs. Mais le gouvernement ne prend aucune initiative en ce sens.

Il est possible de **prolonger l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) jusqu'à la porte Est de la région lyonnaise**. La FNAUT y est évidemment très favorable, mais le projet s'enlise et les possibilités de circulation des trains de fret sont limitées en l'absence de ligne nouvelle entre Lyon et Montmélian.

Quelques réponses aux arguments des opposants au Lyon-Turin

1 - Le coût global du Lyon-Turin

Les opposants au Lyon-Turin continuent à citer un coût global de 26 milliards €. Ils reprennent sans le moindre esprit critique le coût total avancé par la Cour des comptes ou par l'économiste Yves Crozet qui ne l'ont jamais justifié, et pour cause. Les 26 milliards sont obtenus en ajoutant au coût du Lyon-Turin :

- celui du tronçon nord du contournement ferroviaire de Lyon (CFAL), projet indépendant du Lyon-Turin et dont la réalisation s'impose pour désengorger l'axe nord-sud du nœud ferroviaire lyonnais ;
- celui de projets d'accès au tunnel depuis Lyon (phases 3 et 4) aujourd'hui abandonnés (en particulier une LGV Lyon-Chambéry qui aurait doublé la ligne nouvelle fret) ;
- et de surcroît les accès côté italien, financés évidemment par l'Italie.

Le projet actuel coûte 8,6 milliards pour le tunnel de base + 2 milliards pour l'accès côté italien + 7,7 milliards pour l'accès côté français (phases 1 et 2 déclarées d'utilité publique en 2013, une participation de 20 % de l'Union Européenne est attendue) soit au total 18,3 milliards dont 8,4 à la charge de la France (2,2 à dégager en 10 ans pour le tunnel et 6,6 pour la ligne d'accès) : trois fois moins que les 26 milliards annoncés avec complaisance pour affoler le contribuable.

Ce coût de 8,4 milliards, soit 6,2 pour l'accès français au tunnel de base, suppose d'ailleurs que les phases 1 et 2 de la DUP de 2013 soient réalisées intégralement. Or un choix devra être fait entre les tunnels de Dullin et de Chartreuse, et les tunnels de Belledonne et du Glandon, 31 km au total, ne sont pas indispensables au fonctionnement du Lyon-Turin et peuvent être percés ultérieurement.

2 - Les trafics attendus

Les opposants émettent des doutes sur le trafic potentiel du Lyon-Turin. Mais ils se réfèrent à des prévisions très anciennes et irréalistes, qui n'ont plus de signification aujourd'hui.

Depuis quelques années, le trafic routier franco-italien se développe à nouveau (2,8 M de PL en 2016, soit + 12 % environ par rapport à 2014) et le trafic ferroviaire stagne faute d'infrastructure performante offrant aux chargeurs des acheminements fiables à un coût compétitif par rapport à la route.

La moitié de ce trafic, oubliée par les opposants, passe par Vintimille et pourra se reporter sur le Lyon-Turin : la distance Barcelone-Milan est la même via Vintimille et via Lyon (source : la Transalpine).

Ce qui compte, ce ne sont pas les prévisions de trafic effectuées il y a 20 ou 30 ans, mais le trafic actuel, très intense, et sa progression récente.

Soucieux de lutter contre les nuisances routières et les problèmes de santé publique qui en résultent, les Suisses ont décidé de percer des tunnels de base pour absorber un flux routier nord-sud qui n'était alors que de 1,2 million de camions (moins de 1 million en 2017, avant l'ouverture du tunnel de base du Gotthard). A comparer aux 2,8 millions qui transitent entre la France et l'Italie.

Par ailleurs, l'Italie est le seul pays voisin de la France non connecté à son réseau à grande vitesse, si bien que les déplacements voyageurs entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent encore essentiellement par avion (3 millions de passagers par an) et par route.

3 - Le Lyon-Turin et le réseau classique

Même s'il est principalement dédié au fret, le Lyon-Turin contribuera beaucoup, grâce à la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base depuis Lyon qui déchargera la ligne classique Lyon-Grenoble/Chambéry, à l'amélioration des trains de la vie quotidienne. Des gains significatifs de temps, de fréquences, de fiabilité, de ponctualité sur les lignes TER reliant Lyon aux villes du sillon alpin, qui sont aujourd'hui de véritables points noirs, pourront être obtenus.

Les opposants affirment que la réalisation de grands projets ferroviaires (lignes nouvelles) provoque, en absorbant une grande part des crédits disponibles, la dégradation des réseaux régionaux. En réalité, les mécanismes de financement des LGV et des lignes secondaires sont différents et déconnectés : tout grand projet suscite un financement spécifique qui disparaît si ce projet est abandonné, et ne peut donc se reporter sur les réseaux régionaux.

Les réseaux ferrés régionaux ont été en concurrence avec les routes dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions : s'ils se sont dégradés, c'est d'abord parce qu'on a trop dépensé pour les routes.

4 - Pas d'alternative réaliste

Les opposants au Lyon-Turin s'efforcent d'avancer des alternatives. Mais leurs propositions sont incantatoires ou fantaisistes :

- construire des wagons automoteurs (R-Shift-R) ;
- prolonger l'AFA jusqu'à Ambérieu (mais les centres industriels et logistiques sont situés à Lyon) ;
- reporter « immédiatement » le trafic routier sur le rail en faisant circuler une centaine de trains de fret sur la ligne historique Ambérieu-Chambéry-Modane-Italie (mais l'économie n'est pas administrée : ce sont les chargeurs qui décident, en fonction de leurs intérêts)... au risque de polluer gravement le lac du Bourget en cas d'accident et de répandre des nuisances dans l'agglomération chambérienne de jour comme de nuit ;
- renforcer les dessertes TER, mais la circulation d'une centaine de trains sur la ligne historique saturerait le nœud ferroviaire de Chambéry et bloquerait le développement du TER ;
- développer le merroutage entre Barcelone et Gênes, ce qui induirait des trafics routiers d'approche et de diffusion, ne concernerait que les trafics est-ouest et n'apporterait rien aux voyageurs.

Il est clair qu'il n'existe pas d'alternative réaliste au Lyon-Turin. La seule solution pour réduire les nuisances du trafic routier est d'accélérer sa réalisation :

- en sécurisant le financement du tunnel, de son accès et du CFAL par l'instauration d'une écoredevance poids lourds suivant l'exemple suisse (RPLP) ou autrichien (Eurovignette) ;
- en engageant la réalisation des accès au tunnel interfrontalier depuis Lyon ;
- et en développant l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) en la prolongeant jusqu'aux environs de Lyon.

Le rapport de la commission d'orientation des infrastructures (COI) et le Lyon-Turin : une accumulation de préconisations irresponsables

La COI affirme que « le noeud ferroviaire lyonnais (NFL) joue un rôle majeur dans le fonctionnement de tout le réseau national ». Mais ses propositions concernant le NFL, saturé, le CFAL et la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base du Lyon-Turin sont irrationnelles et irresponsables.

1 - Les grands investissements pertinents reportés

Pour le NFL, la COI ne recommande que la poursuite, d'ici 2022, des travaux engagés à la gare de la Part-Dieu et l'organisation d'un débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de Lyon qui a déjà eu lieu en 2001, alors que la section nord du CFAL a été déclarée d'utilité publique en 2013 et la section sud déjà étudiée, et que le rapport de Marie-Line Meaux (2011) a déjà fait le tour de la question. Selon la COI, des travaux supplémentaires ne sont pas nécessaires sur le NFL avant 2028 au plus tôt.

Pour le CFAL, la COI recommande de n'engager sa construction qu'après... 2038 dans le scénario 2, ou 2027 dans le scénario 3 plus volontariste.

Quant au Lyon-Turin, la COI n'a tenu aucun compte des objectifs poursuivis : l'aménagement d'un corridor international et un report massif du trafic routier sur le rail (au moins 100 trains par jour).

Elle recommande d'attendre que le trafic de fret se développe après l'ouverture du tunnel de base (2030) pour se préoccuper de son accès : « il n'est pas urgent d'engager cet aménagement dont le bilan socio-économique est clairement défavorable... Il semble peu probable qu'avant dix ans il faille poursuivre les études relatives à la ligne d'accès qui, au mieux, sera à engager après 2038 » (*donc pour une ouverture vers 2050...*).

Or la croissance du trafic ferroviaire a été quasi-immédiate après les ouvertures des tunnels du Lötschberg (le trafic a triplé en 4 ans) puis du Gothard.

L'Italie a déjà décidé d'améliorer ses lignes d'accès existantes au tunnel de base (2 milliards €). Elle verse indirectement 800 M€ pour la réalisation de la ligne d'accès française (elle finance 35 % du tunnel de base, la France seulement 25 %) : si le report de l'accès français était confirmé, il faudrait sans doute la rembourser...

2 - Des investissements mal ciblés ou inutiles

La COI propose seulement de moderniser la ligne Dijon - Saint-Jean-de-Maurienne (700 M€) et d'étudier un doublement de la ligne Saint-André-le-Gaz (SAG) - Chambéry (600 M€).

Les travaux proposés par la COI sur la ligne historique (renforcement de l'alimentation électrique, régénération de postes d'aiguillage, saut-de-mouton de Montmélian) seront utiles à terme. Que le CFAL et la ligne nouvelle Lyon - sillon alpin soient construits ou non, la ligne historique sera toujours circulée par les trains de fret au nord d'Ambérieu (ligne de la Bresse) et sur la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne. Mais ces travaux ne sont pas prioritaires et pas à la hauteur des enjeux, la ligne historique même modernisée ne permettant pas d'écouler le trafic induit par le tunnel de base puisque le goulet d'étranglement de Chambéry subsistera.

Par ailleurs, seul le fret venant du nord sera concerné par les travaux envisagés, alors que la moitié des camions qu'on cherche à transférer sur le rail transite par Vintimille.

Enfin, dans le schéma de la COI, les trains de fret longeraient le lac du Bourget au risque de le polluer en cas d'accident, et traverseraient les agglomérations d'Aix-les-Bains et Chambéry au prix de nuisances pénibles pour les riverains : or les travaux annoncés ne traitent pas ces difficultés majeures qui devraient être résolues dès 2030 si on renonçait à la ligne d'accès au tunnel de base depuis Lyon.

Quant au doublement de la ligne SAG-Chambéry, qui est très sinueuse (89 courbes sur 44 km) et traverse des villages, ce serait un énorme gaspillage : il serait très coûteux, le gain de temps pour les voyageurs, 5 minutes, n'aurait rien de décisif, et c'est la section Lyon-SAG, commune aux lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry, qui est saturée. De plus, une rampe de 2,5 %, inadaptée au transport du fret, subsisterait sur la ligne, si bien que le fret venant du sud devrait traverser Grenoble pour éviter un long détour par Ambérieu.

3 - Un double non-sens économique

Le tunnel de base est acté. En recommandant de ne pas anticiper la croissance du trafic prévue dès son ouverture, et en proposant des aménagements mal ciblés ou inutiles des lignes existantes, la COI est inconséquente : elle compromet le succès du Lyon-Turin, qui forme un tout (tunnel de base +accès).

Faisant le jeu de la route, ne disant même pas un mot sur l'autoroute ferroviaire alpine, la COI prend le risque de bloquer le transfert modal massif attendu du tunnel de base. L'échec de TP Ferro, concessionnaire de la LGV Perpignan-Figueras, faute de réalisation anticipée des accès aux centres logistiques et industriels catalans, n'a pas servi de leçon.

Il ne faut surtout pas attendre l'ouverture du tunnel de base pour déterminer le tracé le plus performant et le moins coûteux de la ligne d'accès, et lancer les travaux et ceux du CFAL.



