La liaison Lyon-Turin : un dossier stratégique

Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT
avec la collaboration de François Lemaire, Gérard Mathieu et Jérôme Rebourg

C'est très logiquement que la FNAUT se préoccupe activement de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin et réaffirme régulièrement sa position favorable à cette liaison fret et voyageurs, qui répond bien à ses objectifs sur les plans régional, national et européen. On trouvera en fin du document nos commentaires sur les préconisations du rapport Duron relatives au Lyon-Turin.

1 - Un investissement stratégique

La nouvelle liaison (tunnel interfrontalier et accès depuis Lyon et Turin) est certainement l'investissement ferroviaire, français et européen, le plus important faisant actuellement l'objet d'un débat : financièrement (voir les chiffres précis ci-dessous, section 6) et, plus encore, stratégiquement. Il s'agit en effet d'équiper un corridor international concernant des trafics nord-sud et est-ouest, voyageurs et surtout fret, et de reporter sur le rail un trafic de plus d'un million de camions par an et d'importants trafics automobiles et aériens. Les enjeux sont multiples : préservation de l'environnement des Alpes et de la Côte d'azur, amélioration de la sécurité routière, économies d'énergie, contribution significative à la lutte contre le réchauffement climatique.

Plus généralement, les grands travaux ferroviaires (LGV, Lyon-Turin, CFAL, VFCEA, autoroutes ferroviaires) – qu'il est aujourd'hui 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 et, du même coup, faciliter des mesures de taxation des modes concurrents.

Qu'il s'agisse des transports de voyageurs ou de marchandises, la modernisation du réseau ferroviaire existant est évidemment nécessaire mais ne peut suffire pour capter massivement les trafics routiers et aériens. Il faut donc consacrer une part des financements aux grands projets stratégiques, urbains et ferroviaires. Ce que craint la FNAUT est que le gouvernement manque d'ambition, se contente de financer (très imparfaitement) les nouvelles mobilités (vélo, covoiturage, autopartage, véhicule autonome) et ignore les grands projets urbains et ferroviaires.

Sans autoroutes, la circulation des voitures et camions n'aurait pas explosé comme elle l'a fait, hélas, depuis 50 ans. Sans métros et tramways, la part modale de la voiture à Lyon, Strasbourg et Grenoble ne serait pas devenue inférieure à 50 % et des fortunes y auraient été dépensées pour augmenter la capacité des voiries et des parkings. Sans la LGV Paris-Lyon, on aurait encore un pont aérien entre Paris et Lyon, et l'autoroute A6 serait intégralement à 2 x 3 voies. Et sans tunnels de base (et une exploitation de grande qualité technique), la part modale du fret ferroviaire serait-elle aujourd'hui supérieure à 70 % en Suisse ?

Rappelons ici le résultat d'une étude commandée en 2003 par la FNAUT à deux experts, l'un aérien (Jacques Pavaux, ancien directeur de l'Institut du Transport Aérien), l'autre ferroviaire (Gérard Mathieu, ancien directeur à la SNCF) : quand le réseau des LGV aura été complété, en particulier vers Toulouse et Nice, le TGV aura absorbé un trafic équivalent à la capacité maximale d'Orly, soit 36 millions de voyageurs par an ; le TGV, c'est le troisième aéroport parisien. Voir aussi le succès commercial des relations TGV

Paris-Rennes et Paris-Bordeaux depuis l'ouverture des LGV Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux (et même Paris-Toulouse alors que cette relation nécessite encore 4h08 au minimum, ce qui confirme que le fameux « seuil des 3h », au-delà duquel le TGV ne serait plus pertinent face aux autres modes, est un mythe).

Par un jumelage possible avec l'introduction d'une « écotaxe » poids lourds régionale, la liaison Lyon-Turin offre par ailleurs l'occasion de maîtriser le quasi-monopole dont dispose la route pour le transport du fret (elle assure 90 % du trafic, contre 8 % pour le rail et 2 % pour la voie d'eau) - un quasi-monopole très dangereux, le transport routier étant gros consommateur de pétrole et exigeant d'incessants travaux routiers, et les transporteurs pouvant bloquer l'économie en cas de conflit avec l'Etat.

2 - Une entreprise rationnelle

Le Lyon-Turin est une réponse rationnelle si on a la volonté politique de transférer massivement le fret routier sur le rail (un transfert d'un million au moins de poids lourds par an est envisagé raisonnablement) : 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. Il y a longtemps que les camions n'ont plus à monter au col du Mont Cenis (2034 m) par l'ancienne route nationale mais disposent d'infrastructures performantes : tunnel du Fréjus et autoroute A43, ou tunnel du Mont Blanc et autoroute A40.
Nos voisins suisses ont compris il y a 30 ans que les tunnels de base sont indispensables pour fiabiliser le trafic de fret et réduire drastiquement les coûts d'exploitation ferroviaires (de 30 à 40 %). Depuis l'ouverture du Lötschberg, le trafic de fret a triplé sur l'axe du Simplon alors que le nouveau tunnel de base est encore partiellement à voie unique.

Soucieux de lutter contre les nuisances routières et les problèmes de santé publique qui en résultent, les Suisses ont décidé de percer deux 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 Gothard). A comparer aux 2,8 millions qui transitent entre la France et l'Italie.

3 - 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 ce sont les chargeurs qui décident, en fonction de leurs intérêts), au risque de polluer gravement le lac du Bourget en cas d'accident, de répandre des nuisances dans l'agglomération chambérienne de jour comme de nuit (ce qui ne manquerait pas de provoquer un tollé au sein de la population locale), de saturer le nœud ferroviaire de Chambéry au détriment des trains de voyageurs et de bloquer le développement du TER ; développer le merroutage entre Barcelone et Gênes induirait des trafics de rabattement routiers d'approche et de diffusion, ne concernerait que les trafics est-ouest et n'apporterait rien aux voyageurs, et les essais n'ont pas été concluants.

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 contournement ferroviaire est de Lyon (CFAL) par l'instauration d'une écoredevance poids lourds suivant l'exemple suisse ou autrichien (RPLP ou Eurovignette) ;

- en phasant la réalisation des accès au tunnel interfrontalier depuis Lyon en donnant la priorité au fret (la faillite de TP Ferro, concessionnaire de la LGV Perpignan-Figueras, a démontré le rôle crucial des connexions de cette LGV avec les centres industriels de Catalogne ; et les Suisses ne se contentent pas du tunnel du Gothard, ils aménagent l'ensemble de l'axe) ;
- et en développant l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) en la prolongeant jusqu'aux environs de Lyon (mais les possibilités sont limitées en l'absence de ligne nouvelle entre Lyon et la combe de Savoie).

4 - Un engagement irréversible

Lors du Conseil franco-italien du 27-09-2017, le Président de la République française Emmanuel Macron et le Premier ministre italien Paolo Gentiloni ont officiellement acté « leur engagement pour que la section transfrontalière soit menée à bien ». Voici la déclaration officielle du Président de la République : « S'agissant du projet Lyon-Turin, nous sommes l'un et l'autre pleinement engagés pour que la section transfrontalière de cette ligne, qui fait partie des réseaux transeuropéens de transport et dont la réalisation repose sur des accords internationaux, soit menée à bien. Des engagements ont été pris, des financements communautaires ont été décidés, nous devons là-dessus être clairs sur le tunnel de base et je veux ici réaffirmer notre engagement à l'un et l'autre. Nous pouvons juste l'un et l'autre regretter que d'autres aient fait avant nous des percées ».

Désormais, le « projet » est devenu un « chantier » selon le mot de l'ancien ministre des Transports Alain Vidalies, et le tunnel de base est lancé de manière irréversible.

- Sur le terrain, 20 km de galeries ont déjà été percés, et les travaux en cours à Saint-Martin-la-Porte ressemblent fort à des travaux définitifs : depuis 2015, le tunnelier Federica creuse une "galerie de reconnaissance" longue de… 9 km, dans l'axe et au diamètre (11,26 m) du tube sud du futur tunnel de base ; 2,3 km ont déjà été percés ; c'est un chantier de 400 millions € financé par la France, mais aussi par l'Union Européenne et l'Italie. On est clairement très loin de simples "travaux préparatoires" (ce qu'affirment les opposants au Lyon-Turin). Et si le tunnel est percé, il faudra bien aménager ses accès.

- Le financement du tunnel par l'Union Européenne n'a évidemment pas été attribué d'un seul coup, il est nécessairement annualisé et fonction de l'avancement des travaux.

- S'il abandonnait le Lyon-Turin à ce stade, le gouvernement serait inconséquent. Il devrait dénoncer un traité avec l'Italie et un accord financier avec l'Union Européenne, rembourser les Italiens et Bruxelles, dédommager les entreprises qui ont commencé à percer le tunnel ou qui ont déjà signé des contrats avec le maître d'ouvrage TELT, mettre au chômage quelques centaines d'ouvriers et de cadres, et assumer d'avoir gaspillé sans doute deux bons milliards d'euros (à comparer au montant de la participation française au percement du tunnel de base, qui est de 2,2 milliards). Le président Macron devrait se désavouer et serait placé dans une situation intenable.

- Le gouvernement devrait aussi expliquer au public pourquoi il renonce au Lyon-Turin, une opportunité exceptionnelle de transférer du fret routier sur le rail, alors que les Suisses construisent encore des tunnels (le Ceneri 15 km et bientôt le Zimmerberg 20 km) après le Lötschberg (35 km) et le Gothard (57 km) et les Autrichiens trois tunnels de base (Brenner 61 km, Koralm 33 km, Semmering 27 km).

Contrairement à ce qui est observé en Italie, où les NoTAV se manifestent volontiers et souvent massivement, les opposants au Lyon-Turin semblent avoir, en France, une influence marginale en dehors de quelques associations environnementalistes dont les animateurs ont une phobie générale des grands

projets. Leurs insuccès électoraux sont évidents, 40 personnes seulement ont assisté à Chapareillan à la récente assemblée générale des opposants locaux.

- Enfin le gouvernement vient de s'engager à faire des propositions nouvelles (mais lesquelles ?) pour réduire rapidement la pollution de l'air due aux camions dans les vallées alpines, extrêmement dangereuse (NOx et particules fines et ultrafines) pour la santé publique et les activités touristiques et sportives. Le Lyon-Turin est la seule réponse à la hauteur du problème.

5 - Les trafics attendus

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, 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 (après une longue grève, les voyageurs reviennent au train faute d'alternative, mais les chargeurs passent à la route en général définitivement). 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.
Les opposants émettent des doutes sur la capacité de l'ouvrage (pourtant le tunnel sous la Manche - 50 km - achemine sans difficultés en moyenne 350 trains par jour, 450 en pointe) comme sur son trafic potentiel. Mais ils se réfèrent à des prévisions très anciennes et irréalistes, qui n'ont plus de signification aujourd'hui. Depuis quelques années, le trafic franco-italien de poids lourds se développe à nouveau (2,8 M de PL en 2016, soit + 10 % environ par rapport à 2015) alors que le trafic ferroviaire stagne faute d'infrastructure performante offrant aux chargeurs des acheminements fiables à un coût compétitif par rapport à la route. En Suisse, les lignes de faîte ne sont utilisées que par les trains régionaux et touristiques, ou par les trains de fret quand le tunnel de base est saturé, ce qui arrive au Lötschberg, encore en partie à voie unique.
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 et par route.

6 - Le coût global du Lyon-Turin

Les opposants au Lyon-Turin continuent à bluffer sans vergogne en parlant d'un coût global de 26 milliards (certains vont jusqu'à 30 voire 40). 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 le 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, le reste en une quinzaine d'années) : on est loin des 26 milliards annoncés avec complaisance pour affoler le contribuable.

Ce coût de 8,4 milliards, soit 7,2 milliards pour les accès français au tunnel de base, suppose d'ailleurs que les phases 1 et 2 de la DUP de 2013 soient réalisées intégralement, ce qui peut être évité (voir plus loin section 8 : 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 donc être percés ultérieurement).

7 - Le financement

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 !

Pourfendeurs acharnés du Lyon-Turin, les Amis de la Terre se sont adressés aux animateurs des Assises de la Mobilité pour critiquer l'éventualité d'une écotaxe poids-lourds régionale destinée à financer le chantier.
« Ce projet de redevance doit faire l'objet d'une étude indépendante des conséquences sur le pouvoir d'achat des ménages. La taxation détériore de façon supérieure le pouvoir d'achat des ménages les plus démunis, par l'effet mécanique du renchérissement du prix des produits, alors qu'ils sont souvent aussi les plus exposés aux risques de la pollution et de santé publique. Les Amis de la Terre, attachés à la solidarité écologique, ne peuvent soutenir des mesures dont les conséquences détérioreraient plus encore les conditions de vie des populations les plus exposées ».
Un discours qui ressemble plus à celui des Bonnets Rouges en lutte contre l'écotaxe qu'à celui d'une association se réclamant du développement durable... Tant pis pour les populations exposées.
Les Amis de la Terre affirment par ailleurs que le prix du fret routier est 30% plus élevé que le prix du fret ferroviaire entre la France et l'Italie : si c'était vrai, on se demande bien pourquoi la France et l'Italie devaient subventionner l'AFA, à hauteur de 10 millions € par an.

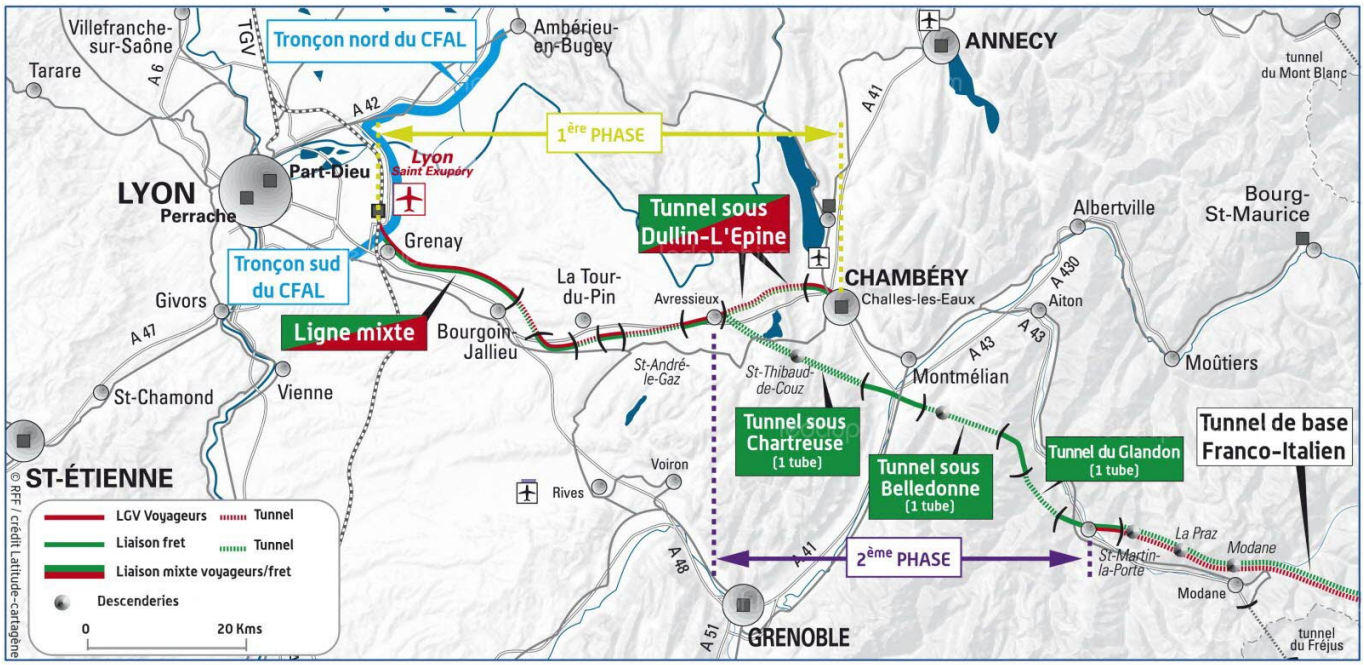
Jérôme Rebourg, président de l'ACAC et de l'ADTC-Chambéry

Les Amis de la Terre oublient que le prix du transport n'entre que pour 1 % en moyenne dans le prix des biens de consommation…
D'autres opposants au Lyon-Turin, c'est le cas de FNE, exigent l'établissement d'une redevance routière sur l'ensemble du territoire en préalable au lancement du Lyon-Turin. Mais, pour la FNAUT, il ne faut pas attendre un revirement de la politique française des transports pour réaliser le Lyon-Turin (si on en fait un préalable, on peut attendre longtemps…) mais faire que celui-ci en soit le déclencheur, conduisant à redonner au fret ferroviaire la place qui devra être la sienne dans une société où la lutte contre le changement climatique va devenir une priorité. 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.

La réalisation du tunnel du Lyon-Turin prendra 10 ans, et celle des accès depuis Lyon un temps voisin, donc il ne faut pas attendre un revirement politique. Et même sans un tel revirement, le Lyon-Turin sera utile en réduisant fortement les coûts d'exploitation du rail (entre 30 et 40 %) et en améliorant sa fiabilité et sa capacité : ces deux paramètres sont essentiels aux yeux des chargeurs. Et l'existence d'un tunnel de base rendrait l'AFA rentable (la France et l'Italie n'accepteront sans doute pas de la subventionner indéfiniment alors qu'il faudrait au contraire renforcer ce subventionnement, comme le font les Suisses, jusqu'à l'ouverture du tunnel de base).

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 NFLA (Lötschberg et Gothard) que les Suisses ont réussi à justifier et faire accepter leur RPLP.

8 – L'itinéraire de l'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'Epine - Chambéry nord (La Motte Servolex) ; cette ligne serait utilisée par les TGV, les TER, les trains de fret traditionnels et les convois de l'autoroute ferroviaire alpine du type Modalohr (mais le gabarit du tunnel prévu ne permet pas le passage d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit, contrairement à celui du tunnel de base ; il devra être élargi) ;

- 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 Chambéry-Italie, qui « shunterait » donc Chambéry (cette phase comprend aussi les tunnels de Belledonne et Glandon, qui peuvent être percés ultérieurement). Mais la réglementation européenne (STI, spécifications techniques pour l'interopérabilité) imposant 2 tunnels parallèles à voie unique pour le transport de passagers, on imagine mal que les conducteurs de trains et les conducteurs routiers accompagnant leur véhicule puissent être traités avec des normes moins sécuritaires.

Si la phase 1 est retenue, il est difficilement imaginable qu'on arrive ensuite à financer un nouveau tunnel de 25 km sur un itinéraire voisin. Pour des raisons financières évidentes (et compte tenu du grand nombre et de l'importance des investissements nécessaires sur le reste du réseau ferré y compris en Rhône-Alpes), il faut donc choisir entre deux tracés possibles de la ligne nouvelle, par Chambéry nord ou par le tunnel sous Chartreuse. Or chaque tracé présente des avantages et des inconvénients.

Si le premier tracé est choisi, un intense trafic de fret traversera Chambéry mais le problème est surmontable : il faudra alors percer un tunnel de 4 à 5 km évitant Chambéry, comme l'a récemment proposé Louis Besson, partisan de ce tracé, pour réduire les nuisances que les citadins auraient à subir et éviter une saturation du nœud ferroviaire. Il faudra en outre augmenter la capacité de la section Chambéry-Montmélian, déjà très chargée.

Les TGV et TER à destination de Chambéry et Aix-Annecy emprunteraient alors la ligne nouvelle pour bénéficier du gain de temps très important qu'elle procurerait. Un très court raccordement, envisagé entre Voglans et Chambéry, entre la ligne nouvelle et la ligne Chambéry-Aix, permettrait de réduire encore les temps de parcours entre Lyon et Aix-Annecy en évitant un rebroussement à Chambéry.

Si le tracé Chartreuse est privilégié, la priorité au fret, demandée par les habitants des vallées alpines soumis aux nuisances du trafic routier, est mieux affirmée et les difficultés liées au passage du fret par Chambéry sont évitées. Les TGV neige directs peuvent accéder plus rapidement aux stations de Tarentaise et de Maurienne sans encombrer le nœud ferroviaire de Chambéry, de même que la plupart des TGV à destination de l'Italie.

Mais un deuxième tube du tunnel sous Chartreuse sera indispensable pour répondre aux normes de sécurité évoquées ci-dessus car la ligne sera alors empruntée par tous les types de trains, voyageurs et fret. Un raccordement nord de la ligne nouvelle à la ligne Grenoble-Montmélian étant prévu, les villes de 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 passage du TGV Grenoble-Paris par le tunnel ferait gagner environ 15 min (2h30 contre 2h45) par rapport au passage par Voiron et un raccordement à Saint-André-le-Gaz ou La-Tour-du-Pin à la ligne mixte, mais un raccordement sud à la ligne Chambéry-Grenoble serait alors nécessaire.

Faute de données disponibles, la FNAUT ne peut aujourd'hui se prononcer sur le meilleur tracé. Une actualisation des importantes études réalisées en vue de la DUP est nécessaire, les points suivants devant être clarifiés avant toute décision sur l'itinéraire d'accès au tunnel de base :

- les fonctionnalités des deux tracés ;
- les temps de parcours des TGV et TER entre Paris ou Lyon et Chambéry ou Annecy ;
- la fréquence des dessertes TGV et TER de Chambéry et Annecy suivant que ces villes seraient desservies séparément ou en ligne ;
- la croissance attendue des fréquentations ;
- les temps de parcours Paris-Milan suivant les deux tracés ;
- la possibilité d'assurer la desserte TGV de Chambéry vers l'Italie par des TGV Genève/Annecy-Milan), itinéraire plus rapide que via la Suisse et le Simplon (un arrêt systématique des TGV Paris-Milan à Chambéry ne semble pas justifié par le poids démographique de l'agglomération) ;
- les aménagements complémentaires indispensables (tunnels, raccordements) ;
- le coût total de chaque tracé compte tenu de ces aménagements ;
- la baisse des coûts d'exploitation du rail grâce à l'utilisation du tunnel de base ;
- les parts futures des trains de fret traditionnels et des convois de l'autoroute ferroviaire dans le trafic de fret franco-italien ;
- l'évolution probable des péages ferroviaires, des taxes routières et du volume du trafic ferroviaire de fret après l'ouverture du tunnel de base (y aurait-il explosion du trafic ou lente montée en charge ?) ;
- les contraintes juridiques (nouvelles déclarations d'utilité publique et/ou avenants à la DUP existante) liées à la réalisation de chaque tracé.

Il est clair que, comme en Suisse ou en Autriche, les accès au tunnel de base doivent être disponibles dès la mise en service de ce tunnel, avec des capacités et un gabarit adaptés. Faute de quoi seraient créés des goulets d'étranglement conduisant à une sous-utilisation regrettable du tunnel de base et de l'investissement consenti pour sa construction. **L'actualisation des études demandées par la FNAUT doit donc être lancée et réalisée rapidement, 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.**

Il est clair aussi qu'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 encombrent et les polluent. Une offre crédible, fiable et d'un coût compétitif, doit être proposée aux chargeurs.

9 - 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.

Il est souvent affirmé que la réalisation de grands projets ferroviaires (lignes nouvelles) a provoqué, en absorbant une trop 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. 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.

10 - Il y a urgence à réaliser le Lyon-Turin

Qu'il s'agisse des transports de voyageurs ou de marchandises, la modernisation du réseau existant est évidemment nécessaire. Mais elle ne peut suffire à provoquer les indispensables reports massifs de trafic aérien et routier sur le rail. Il faut donc consacrer une part des investissements aux grands projets ferroviaires stratégiques, voyageurs et fret. Geler ou différer ces grands projets serait accepter la stagnation voire le déclin du ferroviaire au profit des autres modes et donc, pour faire face à la croissance des échanges, le lancement de grands travaux routiers (contournement autoroutier de Chambéry, deuxième tube du tunnel du Mont Blanc, voies supplémentaires sur les autoroutes d'accès…) et aéroportuaires (de nouveaux aéroports à Toulouse et sur la Côte d'azur). Ce que craint la FNAUT est que le gouvernement manque d'ambition, se contente de financer (très imparfaitement) les nouvelles mobilités (vélo, covoiturage, autopartage, véhicule autonome) et ignore les grands projets.

On a déjà élargi l'A9 à 2 x 3 voies au droit de Montpellier et on l'élargit entre Perpignan et la frontière espagnole : un investissement très coûteux qui aurait sans doute été inutile si la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan avait été construite préalablement. Nicolas Hulot a accepté le lancement du contournement autoroutier est de Rouen, et Alain Juppé reparle d'un contournement autoroutier de Bordeaux. Plus on attendra pour lancer l'accès au tunnel 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'une infrastructure ferroviaire performante et compétitive face à la route, 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).

Le rapport de la commission d'orientation des infrastructures et le Lyon-Turin : une accumulation de propositions 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 contournement ferroviaire est de Lyon (CFAL) et la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base du Lyon-Turin sont incompréhensibles et irresponsables.

Pour le NFL, la COI ne recommande que la poursuite, d'ici 2022, des travaux engagés à la gare de la Part-Dieu (une voie supplémentaire, 500 M€, et des travaux complémentaires, 220 M€)... et l'organisation d'un débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de Lyon, alors que la section nord du CFAL a été déclarée d'utilité publique en 2013 et la section sud déjà étudiée !
La COI recommande de n'engager d'autres travaux sur le NFL qu'en 2028 au plus tôt, et la construction du CFAL qu'après... 2038 dans le scénario 2 ou 2027 dans le scénario 3.

Quant au Lyon-Turin, qui forme un tout (tunnel + accès), la COI n'a tenu aucun compte des objectifs poursuivis : l'aménagement d'un corridor international et un report massif du trafic routier, qui se développe rapidement, sur le rail (au moins 100 trains par jour) sans pour autant pénaliser les TER.

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 a été quasi-immédiate après les ouvertures des tunnels du Lötschberg (le trafic a triplé en 4 ans) puis du Gothard, leurs accès ayant été préalablement dimensionnés en conséquence. 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€).

Ainsi la COI recommande de ne rien faire sur le NFL avant longtemps et de ne pas anticiper la croissance du trafic prévue dès l'ouverture du tunnel de base du Lyon-Turin. Elle contredit une décision présidentielle et compromet le succès d'un ouvrage (tunnel + accès) décidé par un traité international !
L'Italie a déjà décidé d'améliorer ses lignes d'accès existantes au tunnel de base (2 milliards €). Elle a accepté de verser indirectement 800 M€ pour la réalisation de la ligne d'accès française (elle finance en effet 35 % du tunnel de base, la France seulement 25 %) : si le report de l'accès français était confirmé, il faudrait sans doute la rembourser...

Les travaux lourds proposés par la COI sur la ligne historique (renforcement de l'alimentation électrique, régénération de postes d'aiguillage, saut-de-mouton de Montmélian) sont nécessaires : 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 à la hauteur des enjeux, la ligne historique même modernisée ne permettant pas d'écouler le trafic qui sera induit par le tunnel de base.

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 prévoient pas de traiter ces difficultés majeures qui devraient être résolues dès 2030 si on renonçait à la ligne nouvelle 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, ne serait pas 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.

Le tunnel de base étant acté, il est inconséquent de compromettre le succès de cet investissement majeur en reportant la réalisation de la ligne d'accès et en se contentant d'un aménagement de la ligne existante. La COI ne dit même pas un mot sur l'extension urgente de l'autoroute ferroviaire alpine...

Faisant le jeu de la route, 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 (FNAUT Infos 251), faute de réalisation anticipée des accès aux centres industriels catalans, n'a pas servi de leçon.