

# QUESTIONS AUTOUR DU LYON-TURIN



Depuis fin 2005, les opposants à la ligne ferroviaire Transalpine Lyon-Turin donnent de la voix. Née côté italien, dans les vallées concernées par le projet de réalisation, la contestation a d'abord porté sur des enjeux locaux puis sur l'intérêt général du Lyon-Turin.

Si la controverse pèse peu au regard des années d'études menées sur le projet et des ambitions européennes qui sont celles de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, elle formule néanmoins un certain nombre de réserves, à caractère économique et écologique, évoque des alternatives possibles au programme et remet en cause la nécessité même de cette réalisation ferroviaire.

Un tel projet ne peut se satisfaire de la désinformation qui l'entoure aujourd'hui. D'autant que les enjeux sont de taille et le planning serré : 2006 est l'année des choix budgétaires européens et de l'enquête d'utilité publique du tunnel de base.

Le Comité pour la Transalpine se doit de répondre à la confusion de ces derniers mois, aux doutes émis et aux inexactitudes formulées et entend clarifier le débat.

Questions/réponses autour de la Transalpine Lyon-Turin.





## POURQUOI RÉALISER UN TGV ENTRE LYON ET TURIN ?

La Transalpine Lyon-Turin n'est pas un simple TGV mais une **ligne mixte fret et voyageurs** à haute capacité. A terme, 85% des trains qui emprunteront cette ligne seront destinés au transport de marchandises, afin de désengorger le trafic routier. De plus, sa réalisation permettra de libérer des sillons sur les lignes existantes et d'améliorer le service des TER en Piémont et en Rhône-Alpes, en augmentant les fréquences.

Le Lyon-Turin est nécessaire car il s'inscrit dans une logique globale de réseau de transport fret européen misant sur le report modal. C'est le **maillon manquant** qui permettra de relier les ports de la Manche, la région parisienne, les villes de Rhône-Alpes, mais aussi Marseille, la péninsule ibérique et plus largement toute la plaine du Pô enclavée derrière les Alpes, avec des prolongements vers les pays de l'Europe de l'Est.

### QUESTIONS AUTOUR DU LYON-TURIN

## LA TRANSALPINE LYON-TURIN : UNE NÉCESSITÉ ÉCOLOGIQUE, ÉCONOMIQUE ET EUROPÉENNE.

### EN QUOI CETTE LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE EST-ELLE PRIORITAIRE AUJOURD'HUI ?

D'abord pour des raisons d'économies d'énergie. A l'heure où le baril de pétrole pourrait atteindre les 100 \$ et quand l'énergie devient rare et chère, le transport ferroviaire retrouve sa pertinence sur les longues distances, **consommant cinq fois moins d'énergie** que le transport routier. Ensuite, pour des raisons écologiques : les vallées des Alpes et leurs habitants frôlent l'asphyxie. Si le projet Lyon-Turin est retardé, la croissance du trafic routier et aérien va se poursuivre, avec de lourdes conséquences en terme de pollution et de "gaspillage" d'énergie.

**La sécurité** du transport est également en cause : les accidents dramatiques des tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et du Saint-Gothard (Suisse) ont démontré la vulnérabilité des passages actuels, qui sont de véritables goulets d'étranglement.

Au-delà des échanges franco-italiens, le Lyon-Turin est le **seul projet de fret ferroviaire destiné aux liaisons est-ouest entre les pays de l'Arc Sud européen**. Dans les prochaines années, les échanges vont croître sur cet axe, déclaré prioritaire dès 1994 par l'Union européenne.

pour en savoir plus [www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)



## UNE NOUVELLE LIGNE EST-ELLE VIABLE DANS UN CONTEXTE DE STAGNATION DU TRAFIC MARCHANDISES AU MONT CENIS ET AU FRÉJUS ?

Il est vrai que sur ces axes, où les péages sont plutôt chers, le trafic plafonne aujourd'hui. Mais tant que les pays riverains ne réguleront pas les trafics, ceux-ci resteront volatils : en fonction des coûts de passages ou des fermetures de tunnels, les habitudes des transporteurs fluctuent d'une année sur l'autre.

L'évolution des trafics doit être considérée sur **l'ensemble de l'Arc Alpin, de Vintimille au Brenner** (Autriche) et sur le long terme. Les échanges de l'Italie avec ses voisins ont progressé de 109 à 155 millions de tonnes par an ces 10 dernières années (dont 51 millions avec la France en 2004). S'il existe une stabilisation des trafics venus du Nord, les flux en provenance de l'Espagne vers l'Italie ont en revanche augmenté de 28 % en 5 ans.

C'est pourquoi, il faut savoir anticiper dès aujourd'hui pour les générations futures, afin d'assurer durablement les échanges de biens et de personnes en croissance continue à travers les Alpes franco-italiennes.



## LES GOUVERNEMENTS FRANÇAIS ET ITALIEN SONT-ILS DÉCIDÉS À METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE DE REPORT MODAL DE LA ROUTE VERS LE RAIL ?

Oui, les gouvernements s'y sont engagés pour la première fois lors de la signature du Mémorandum franco-italien, en mai 2004. Ils ont constitué un groupe de travail dédié au report modal qui doit rendre ses conclusions courant 2006. Ce rééquilibrage rail-route ne réussira qu'à deux conditions : la construction de nouvelles infrastructures à haute capacité et la modernisation de la gestion des entreprises ferroviaires au moment de l'ouverture à la concurrence du marché fret européen.

De premiers signes forts de cette volonté politique attestent d'un **changement de mentalité** : l'expérimentation de ferroutage entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont), le lancement d'une autoroute ferroviaire en 2007 entre Perpignan et Luxembourg (prémisse de la future magistrale éco-fret), l'accord de principe pour la directive Eurovignette, voté en décembre 2005 par le Parlement de Strasbourg... En la matière, la Suisse, avec ses futurs tunnels et ses péages autoroutiers dissuasifs, reste un modèle et la référence d'une politique volontariste de report modal.

## LE COÛT DU TUNNEL INTERNATIONAL N'EST-IL PAS CONSIDÉRABLE DANS LA CONJONCTURE ACTUELLE ?

Le coût du tunnel international s'élève à 6,7 Mrds €. La quote-part de la France atteindra un maximum de **1,9 Mrd €**. Soit l'**équivalent** d'une tranche de travaux **d'une ligne TGV en France** : Rennes-Le Mans, Angoulême-Tours ou la branche est du TGV Rhin-Rhône pour les projets décidés le plus récemment.

A répartir sur les dix années de construction, ce montant entre dans les capacités de financement de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), parallèlement aux autres projets nationaux. Dans un calcul de rentabilité à long terme du Lyon-Turin, il faudrait **déduire** des coûts de financement tous **les coûts externes** qui incomberaient à la collectivité, du fait d'un report ou d'une non-réalisation de l'ouvrage (accidents, pollution, couche d'ozone...).

# ENVIRONNEMENT, PROCÉDURES, SÉCURITÉ... DES IMPLICATIONS MAÎTRISÉES.

## **A-T-ON ÉVALUÉ LES IMPACTS À TERME DE CETTE LIAISON FERROVIAIRE SUR L'ENVIRONNEMENT ALPIN ?**

Une fois achevée, la liaison ferroviaire Transalpine comportera une longueur de tunnels d'environ 144 kilomètres, soit un total quatre fois supérieur à celui de la ligne actuelle, ce qui va **diminuer fortement les impacts visuels et sonores**. Cette future voie bénéficiera des techniques les plus modernes en terme de protection acoustique, conformément aux normes en vigueur. Un organisme indépendant garantira la **préservation des nappes phréatiques** ou leur reconstitution de façon pérenne.

Différer la réalisation du Lyon-Turin serait beaucoup plus dommageable pour l'environnement. En effet, un camion consommant 3 fois plus de carburant en montagne, les conséquences des émissions de gaz dans les vallées étroites sont immédiatement mesurables sur l'écosystème du massif alpin : la faune et la flore souffrent, la qualité de l'air baisse, les gaz à effet de serre augmentent !

pour en savoir plus [www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)

## **LES COMMUNES TRAVERSÉES SONT-ELLES CONSULTÉES ET ASSOCIÉES À LA PRÉPARATION DU CHANTIER ?**

Bien sûr, car l'acceptabilité d'un projet doit passer par les populations. Dans ce but, l'Etat français a initié une **procédure grand chantier** dès décembre 2003. L'objectif de cette démarche est d'anticiper sur les besoins, **en étroite concertation avec les élus** et les différentes administrations, sur des questions diverses : l'accueil et la vie du chantier, l'emploi et la formation, le développement économique et la gestion foncière, l'environnement et la communication grand public. Tout doit être mis en œuvre pour limiter les gênes inhérentes au chantier et faciliter l'insertion des milliers d'emplois créés par la construction de cet ouvrage. En outre, le tracé retenu sera soumis à **enquête d'utilité publique** en 2006 avant approbation définitive.

## **QUELLES SERONT LES MESURES DE PROTECTION PRISES PENDANT LA CONSTRUCTION DU LYON-TURIN ?**

Depuis les années 90, plus d'une centaine de sondages ont été réalisés pour évaluer la composition de la structure géologique du futur tracé. C'est aussi l'une des raisons du creusement des "descenderies", véritables petits tunnels de reconnaissance démarrés en 2003.

Si la présence d'amiante est confirmée, obligation sera faite de prendre les mesures nécessaires, selon les techniques éprouvées, pour sécuriser les creusements, transporter les matériaux en évitant la dispersion des poussières, et effectuer le traitement des déblais. Tout transport par la route des gravats sera minimisé, au profit de l'utilisation de moyens propres (convoyeurs couverts, téléphériques). A noter que **40 % des déblais seront recyclés**.

Ce tunnel transfrontalier alpin ne sera pas une première : ces techniques modernes ont déjà été utilisées avec succès lors de la réalisation des tunnels du Lötschberg et du Saint-Gothard en Suisse.



# TUNNEL DU MONT CENIS, TRAVERSÉES SUISSES, TRANSPORT AÉRIEN, MARITIME, DES ALTERNATIVES INSUFFISANTES AU LYON-TURIN.

## POURQUOI NE PAS AUGMENTER LA CAPACITÉ DE LA LIGNE FERROVIAIRE EXISTANTE DU MONT CENIS ?

Pour des raisons évidentes de **sécurité** ! Ouvert en 1871, ce tunnel monotube a été construit selon des normes du XIX<sup>e</sup> siècle, obsolètes aujourd'hui. Sa forte sinuosité, sa déclivité parfois soutenue et de nombreux passages en altitude ne permettent pas d'offrir un service fiable et de qualité. De plus, cette ligne n'est pas compétitive : les pentes imposent de doubler, voir tripler, le nombre de locomotives nécessaires pour tracter les convois ! D'ailleurs, déjà en 1994, les autorités piémontaises avaient donné un avis défavorable à l'augmentation de la capacité du tunnel du Mont Cenis.

Même avec d'importants travaux de réhabilitation, la capacité de ce tunnel et des lignes d'accès ne dépassera pas la moitié du trafic actuel rail+route. Il s'agit d'une **solution palliative et temporaire** pour attendre l'ouverture d'une véritable autoroute ferroviaire entre la France et l'Italie, mais ne constitue en aucun cas une réponse adaptée et viable aux besoins de transport du XXI<sup>e</sup> siècle.

## LES TUNNELS FERROVIAIRES SUISSES POURRONT-ILS ABSORBER D'AVANTAGE DE TRAFIC FRET ?

Non, la politique suisse des Nouvelles Lignes Ferroviaires Alpines (NLFA) a pour objectif de **diminuer de moitié** le trafic poids lourds passant dans les vallées (de 1,3 million à 650.000 / an) et non d'attirer de nouveaux flux. Si ce résultat n'est pas atteint, les péages suisses augmenteront notablement selon le principe du "pollueur-payeur". Cette politique de report modal a été approuvée par référendum et la population n'acceptera pas de voir revenir les camions sur ses routes.

Si ces tunnels peuvent accueillir certains trafics provenant du Nord de l'Europe en direction de l'Italie, ils ne constituent pas une réponse au désenclavement des flux du Sud de l'Europe en constante augmentation, ni aux échanges entre la France et l'Italie (2,85 millions de poids lourds en 2004).



## EXISTE-T-IL DES ALTERNATIVES À LA LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN ?

La première solution de facilité serait de favoriser la poursuite d'une politique du "tout routier"... Or, la France s'est engagée, par la signature de la Convention alpine en 1991, puis la ratification de son protocole transport en 2005, à ne pas réaliser de nouvelles infrastructures routières dans les Alpes, comme par exemple le doublement du tunnel autoroutier du Fréjus.

D'autres alternatives, les autoroutes de la mer et le transport fluvial, sont en plein développement mais ont toujours besoin de pénétrantes terrestres pour desservir les territoires. Ce sont des compléments qui font partie intégrante du réseau trans-européen de transport durable du fret. Quant au trafic aérien, on constate une forte croissance du nombre de passagers entre la France et l'Italie (4,7 millions en 2004), alors que les liaisons ferroviaires voyageurs stagnent (1,2 million de passagers en 2004). La poursuite d'un tel déséquilibre aura des **conséquences négatives en terme de dépenses énergétiques et d'impacts environnementaux** (respect du protocole de Kyoto).

La réponse est bien à chercher du côté des solutions de transport ferroviaires mixtes.

## D'AUTRES VOIES DE PASSAGE ONT-ELLES ÉTÉ ÉTUDIÉES POUR TRAVERSER LES ALPES FRANCO-ITALIENNES ?

Oui, le GIP Transalpes puis LTF (Lyon-Turin Ferroviaire) ont analysé depuis plus de dix ans les différentes options pour traverser la chaîne des Alpes. Après une large consultation régionale en automne 2003, **le passage en Maurienne de l'itinéraire mixte fret et voyageurs a été retenu comme la meilleure option** : sa topographie se prête mieux au franchissement des Alpes et sa localisation permet un accès ferroviaire facile depuis le Nord ou le Sud de la France. C'est la solution optimale pour un usage maximisé de l'ouvrage par les deux pays riverains. Par ailleurs, le projet d'un tunnel ferroviaire d'altitude au Montgenèvre permettrait un accès voyageurs à une zone enclavée des Hautes-Alpes. Cet ouvrage est à l'étude en complément du Lyon-Turin.

TUNNEL DU MONT CENIS, TRAVERSÉES SUISSES, TRANSPORT AÉRIEN, MARITIME, DES ALTERNATIVES INSUFFISANTES AU LYON-TURIN.



### LES DATES CLÉS DU LYON-TURIN

**1991** Création du Comité pour la Transalpine (F) et du Comitato Transpadana (I) pour promouvoir la réalisation du Lyon-Turin **1994** Sommet européen des chefs d'Etat : la Transalpine Lyon-Turin est retenue parmi les 14 projets prioritaires **2001** Accord franco-italien décidant la réalisation de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin **2002** Ratification par les deux Parlements de l'accord franco-italien qui devient un traité international • Début des travaux de la descenterie de Modane 2003 • Démarrage de l'expérimentation de ferroutage entre Aiton et Orbassano • Approbation du tracé du tunnel de base international **2004** Inscription du Lyon-Turin par le Parlement européen dans la liste des projets prioritaires • Accord franco-italien sur la répartition du financement du tunnel international **2005** Mise en place de l'AFITF destinée à financer les infrastructures en France • Trois descenteries en cours de percement à Modane, Saint-Martin et La Praz, cofinancées par la France, l'Italie et l'Europe **2006** Choix du tracé de l'itinéraire fret côté français • Enquête d'utilité publique relative au tunnel transfrontalier.



Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin

78, route de Paris  
BP 19 | 69751 Charbonnières-les-Bains cedex  
tél : + 33 (0)4 72 59 51 57  
fax : + 33 (0)4 72 59 51 90  
info@transalpine.com  
[www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)