



## CONTRIBUTION SUR LE LYON – TURIN : LES TENANTS ET ABOUTISSANTS D'UN PROJET COMPLEXE

Gérard LERAS,  
Président du Groupe des Verts à la Région Rhône-Alpes  
Président de la Commission Transports

Benoît LECLAIR  
Conseiller régional Vert de Rhône-Alpes

### 1 – Impacts environnementaux et transparence

La révolte dans le Val de Susse face aux chantiers préliminaires à la construction du Lyon–Turin était annoncée : l'absence d'une information correcte sur les risques environnementaux et les conditions correspondantes à établir dans la conduite des chantiers ne pouvait générer que le refus. Mais le refus a surpris par son ampleur.

Remarque : cela révèle sans doute une deuxième racine de l'opposition italienne : les italiens n'envisagent pas le report modal. Alors que la France connaît un engagement historique des associations contre le tout autoroutier et le tout camion, la situation italienne est marquée par l'absence de volonté et de crédibilité d'un véritable transfert de la route sur le rail. Les Italiens, du Val de Susse et d'ailleurs, supportent les camions parce qu'ils ont des autoroutes depuis longtemps et ne croient pas possible de réduire les poids lourds. Sans oublier, pour les Verts italiens plus que pour nous, une conscience élevée des risques de collusion d'intérêts entre décideurs et entreprises réalisant les travaux.

Tout le monde, y compris les interlocuteurs français ou européens, est aujourd'hui soumis à deux sons de cloches contradictoires :

- les opposants s'appuient sur les rapports de l'Institut Polytechnique de Turin. Lyon Turin Ferroviaire (L.T.F.) (1) n'est pas en mesure de les transmettre ni de fournir un résumé ; il semble qu'il n'y ait aucune traduction en français. Nous avons demandé à L.T.F., ainsi qu'à la Région Rhône-Alpes, de faire le nécessaire (curieusement, les opposants, alors qu'ils affirment s'appuyer sur leurs conclusions, ne les transmettent pas non plus).

- L.T.F. fournit des « fiches » sommaires identifiant les éléments à appréhender du point de vue géologique (amiante, radioactivité) ou de la ressource en eau et présentant les modalités d'intervention (17 sondages pour le tunnel de Bussoleno, tunnel d'exploration à partir de Venasus sur le tracé est du futur tunnel de base, évacuation des déblais pendant les chantiers). Selon L.T.F., la concentration d'amiante devrait être plus importante dans le secteur du tunnel de Musine, situé plus à l'aval vers Turin, qui à ce jour ne connaît pas d'opposition.

Le seul sondage qu'a pu faire L.T.F. récemment en Italie, sur le site de Seghino di Mompantero (tunnel de Bussoleno), vient de se terminer. Selon L.T.F., il n'a montré aucune trace de matériaux dangereux, ce qu'a confirmé l'Agence Régionale de Protection de

l'Environnement. Mais nous ne voyons pas comment une telle information, dans le contexte de défiance actuel, pourrait apporter le moindre apaisement.

L'opacité voulue et organisée par le gouvernement italien (sans parler de la répression brutale et scandaleuse qu'il a pratiquée à partir du 5 décembre) n'est pas une vue de l'esprit. Elle a été confirmée officiellement par la Commission Européenne qui vient de désigner 5 experts pour analyser les études existantes et vérifier si elles justifient bien le projet L.T.F. sur les plans technique et économique.

Cette expertise est la bienvenue et doit être considérée comme telle (bien au-delà de la relance gouvernementale de l'Observatoire Technique du projet décidée le 10 décembre à la réunion de Rome) ; cela veut dire qu'il faut accepter de :

- attendre les résultats de l'expertise ;
- s'y référer pour décider de la nécessité de modifier ou non les tracés ou de redéfinir les ouvrages ou les modalités de chantier dans le Val de Suse.

Deux remarques tout de même :

- les définitions actuelles font passer l'infrastructure nouvelle en souterrain sur presque tout le parcours jusqu'à l'approche de Turin ou d'Orbassano (2), ce qui présente un fort avantage évident, passé le temps du chantier ;
- les modalités du traitement de l'amiante pendant les chantiers semblent bien maîtrisées, puisqu'elles n'ont fait l'objet d'aucune difficulté ni opposition particulière dans des conditions géologiques semble-t-il comparables et sur des chantiers récents ou en cours tels le percement du nouvel tunnel de base du Saint-Gothard en Suisse (57 km), la mise au gabarit GB1 du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis sur la ligne historique Dijon / Modane / Turin, l'élargissement et l'allongement des tunnels et galeries sur la RN91 entre le Bourg d'Oisans et le Freney d'Oisans.

Quoiqu'il en soit, l'urgent dans le domaine est donc d'attendre les conclusions de l'expertise. De ce point de vue, l'exposition en gare de Turin du projet Lyon-Turin inaugurée le mardi 20 par la Présidente de Région Piémont est une erreur politique : elle ne peut être reçue comme facteur d'information ; elle est forcément reçue comme acte de propagande. Ce genre d'initiative dans le contexte actuel ne peut être que contre-productif. Nous souhaitons que la Région Rhône-Alpes ne s'associe pas à de tels actes démagogiques. Gérard LERAS est intervenu dans ce sens le 3 janvier auprès du Président de la Région ; il semble partager ce point de vue.

Les quelques mois que l'on peut craindre de perdre dans l'immédiat peuvent générer le gain de plusieurs années si les résultats de l'expertise sont correctement utilisés ; et cela même si tout le monde sait que l'année 2006 est l'année de programmation des crédits communautaires affectés au Lyon-Turin pour la tranche 2007-2013.

**CONCLUSION DU CHAPITRE 1 : L'INFRASTRUCTURE LYON-TURIN N'EST REALISABLE QUE SI L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL EST TRAITÉ CORRECTEMENT.**

## 2 – Nature et objectif du projet Lyon-Turin

La deuxième source d'opposition en Italie au « Lyon-Turin » repose dans la perception, par le public, de la nature du projet : l'opposition s'identifie sous l'appellation de « NO TAV » (Treni ad Alta Velocità: Train à Grande Vitesse). Le Lyon-Turin est assimilé à nos TGV, trains à grande vitesse, destinés aux voyageurs.

C'est ainsi également que le Lyon-Turin était présenté en France à la naissance du projet, il y a une quinzaine d'années. Il est en effet issu du « schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse » approuvé en décembre 1990 par le Conseil des Ministres de la Communauté Européenne. Ce sont de multiples actions qui l'ont fait évoluer vers un objectif « fret », aujourd'hui clairement établi. Les syndicats cheminots (3), les associations et les Verts, notamment le groupe des Verts à la Région Rhône-Alpes des deux mandatures précédentes, ont donc agi avec succès, en particulier depuis que la place d'Ambérieu est officiellement retenue comme plateforme logistique route / fer. Le projet ferroviaire transalpin devrait d'ailleurs s'appeler Ambérieu-Turin pour ce qui relève de ses fonctions fret.

Les consultations organisées simultanément en 2005 par le Préfet Rhône-Alpes sur le contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise (CFAL) et sur le tracé fret Ambérieu / Sillon Alpin dit « Bas-Dauphiné » du « Lyon-Turin » ont donné lieu à une seule délibération régionale. Celle-ci propose de conduire le contournement fret de Lyon en entier (pour assurer sa fonctionnalité nord-sud et pour ne pas générer des nuisances inacceptables dans l'agglomération lyonnaise) et de réaliser, avant la LGV, la ligne fret dans le Nord Isère qui deviendrait ainsi une ligne mixte Saint-Savin / Avressieux, complétée d'un tube sous Chartreuse pour le fret et d'un tunnel voyageurs sous l'Epine jusqu'à Chambéry.

Une difficulté de présentation réside dans le fait que sous le vocable « Lyon-Turin » se cachent en fait deux fonctions différentes, la fonction voyageurs au départ de Saint-Exupéry et la fonction fret au départ d'Ambérieu, mais aussi deux secteurs géographiques bien distincts : un secteur occidental jusqu'au Sillon Alpin et un secteur transalpin Sillon Alpin / Turin.

Entre Lyon (et Valence), et le Sillon Alpin (Chambéry, Annecy mais aussi Grenoble), les besoins quantitatifs (nombre et capacité des TER) et qualitatifs (temps de parcours) sont considérables et il y a nécessité de créer une infrastructure performante dédiée aux voyageurs.

Remarque : encore faudra-t-il aussi cesser de négliger les aménagements indispensables en Haute-Savoie sur toute la longueur du Sillon Alpin au nord de Chambéry ; l'aménagement du Sillon Alpin sud et l'électrification jusqu'à Montmélian semblent par contre réellement enclenchés.

Par contre, sur la partie transalpine, la fonction « voyageurs » devient très secondaire, loin derrière la fonction fret.

Les services ferroviaires à créer dans les deux secteurs devraient donc être toujours présentés séparément. Sinon les perspectives concernant la partie transalpine, artificiellement gonflées par des objectifs « voyageurs » qui ne concernent en réalité que la partie occidentale, sont totalement incompréhensibles.

Outre la difficulté de présentation, nous avons à faire à une vraie difficulté politique : l'ancrage productiviste de nos partenaires majoritaires à la Région comme de la minorité. La très grande vitesse, ça leur plaît, c'est dans leur culture. L'adhésion au report modal du fret, c'est une nécessité rationnelle à laquelle ils cèdent sous la pression des constats climatiques, de l'opinion publique et sous la nôtre ; c'est tout le contraire d'une adhésion spontanée.

Tout ce qui, à l'avenir, aidera à marquer l'évolution vers la priorité fret du Lyon-Turin constituera un signal politique important chez nous certes, mais essentiel envers la situation italienne. De ce point de vue-là, la réponse de J.J. QUEYRANNE à la question d'actualité posée par Benoît LECLAIR pour le Groupe des Verts le 16 décembre a été décevante.

Aujourd'hui, le projet Lyon-Turin propose la circulation dans les deux sens confondus :

- d'environ 200 trains par jour de fret conventionnels ou porte-containers, et environ 120 services d'autoroute ferroviaire (de type Modalohr ou autre) ; cela représente un trafic annuel d'environ 40 millions de tonnes, avec possibilité d'évoluer jusqu'à 60.

- 30 liaisons internationales pour voyageurs (ce qui paraît considérable et peut-être en dessus des besoins ; et ce qui pourrait être réduit pour permettre la circulation d'un nombre de trains de marchandises plus élevé, même si les tunnels limiteront sensiblement la vitesse maximale des trains de voyageurs).

Une chose surprend quand on va à Turin ou à Suse : c'est la façon dont les chiffres officiels, et applicables bien sûr de façon homogène à l'ensemble du projet que l'on se trouve en France ou en Italie, sont totalement absents des journaux, des propos politiques d'élus ou de militants. Certes, nous aimerions qu'on les fasse connaître aussi davantage en France mais il ne nous semble tout de même pas que le projet Lyon-Turin soit aussi considérablement dénaturé ici.

CONCLUSION DU CHAPITRE 2 : L'INFRASTRUCTURE LYON-TURIN EST ENVISAGEABLE DANS LA MESURE OU IL EST ETABLI QU'ELLE SERA DEDIEE ESSENTIELLEMENT AU FRET.

### 3 – Les trafics franco-italiens transalpins de marchandises et les réponses possibles :

Quel volume de marchandises circule entre la France et l'Italie ? Quelles alternatives sont possibles pour le traiter ?

#### 3.1 – Les volumes de marchandises entre la France et l'Italie

Donnée générale qu'on a parfois tendance à oublier : du Brenner à Vintimille inclus, le tonnage transporté à travers les Alpes dans les vingt dernières années a plus que doublé. Cette tendance générale se vérifie, à quelques nuances près, qu'il s'agisse de l'Autriche, de la Suisse ou de la France.

Ces dernières années, l'évolution du trafic s'est manifestée principalement par :

- une augmentation sensible des distances parcourues (développement ibérique et ouverture à l'est) ;
- une diminution forte du nombre de camions entre la Suisse et l'Italie, du fait de l'application de la R.P.L.P. (4) et d'un report conséquent du transit sur l'Autriche d'une part, de l'ouverture suisse aux 40 tonnes et de l'augmentation brutale de la charge utile d'autre part.

Entre la France et l'Italie, la nouveauté réside ces dernières années dans le développement des échanges maritimes France / Italie et Espagne / Italie. 12,5 millions de tonnes ont ainsi été transportées en 2003. Heureusement, car ce flux transalpin sud-sud croît d'environ 15% par an, alors même que les grands investissements portuaires espagnols et à Fos pour l'importation n'en sont qu'à leurs débuts. Le soutien aux échanges maritimes doit être l'un des éléments importants de la politique européenne des transports que nous devons appeler de nos vœux ; ils ne pourront pas pour autant répondre à tous les besoins, pour toutes les marchandises et sur toutes les origines / destinations (70% des flux franco-italiens totaux, c'est-à-dire à la fois terrestres ou maritimes, soit près de 90% des flux terrestres, sont aujourd'hui encore alimentés du nord ou y sont destinés).

Les transports terrestres franco-italiens sont fortement perturbés ces dernières années par les fermetures des tunnels routiers, les nouvelles mesures de sécurité imposées aux camions pour l'accès aux tunnels et leurs traversées, et par les travaux sur la ligne ferroviaire historique.

Dans cette conjoncture exceptionnelle et malgré le développement des échanges maritimes, les trafics se maintiennent ; nous subissons même de 2003 à 2004 une légère augmentation des trafics terrestres franco-italiens comme indiquée ci-dessous :

	2003	2004
Nombre de P.L.	2,781 millions	2,841 millions
Tonnage transporté par P.L.	41,2 millions de tonnes	43,3 millions de tonnes
Tonnage par rail	8,5 millions de tonnes	7,4 millions de tonnes
Total transports terrestres	49,7 MT	50,7 MT

A titre de comparaison, la situation chez nos voisins suisses :

	2003	2004
Nombre de P.L.	1,292 millions	1,255 millions
Tonnage transporté par P.L.	11,6 millions de tonnes	12,5 millions de tonnes
Tonnage par rail	19,9 millions de tonnes	22,9 millions de tonnes
Total transports	31,5 MT	35,4 MT

Les tonnages et le nombre de poids lourds diminuent globalement pour l'ensemble Mont-Blanc / Fréjus et augmentent fortement à Vintimille. Si une chose est claire dans les débats en cours, c'est que nous n'avons pas à choisir entre des nuisances dans les vallées alpines ou des nuisances sur la côte. L'augmentation à Vintimille provient pour une part de la croissance du flux sud-sud déjà évoquée ; elle provient d'autre part du détournement vers la côte de nombreux transporteurs routiers qui considèrent que les parcours par les tunnels alpins manquent de fiabilité. Selon la Direction Régionale de l'Équipement de PACA, cette tendance, faiblement commencée après la fermeture du Mont-Blanc en 1999, se maintiendrait et s'amplifierait.

Remarque : en 2005, dans l'ensemble Fréjus / Mont-Blanc, la part du Mont-Blanc a très vite réaugmenté pour deux raisons :

- l'abaissement pour les transporteurs des conditions de circulation sous le Fréjus vers le niveau des conditions du Mont-Blanc (limitation de vitesse, distances entre camions, contrôles de sécurité) ;
- le détournement sur l'Alsace, l'A39 puis l'A40, de camions qui, avant l'application de la LKW-Maut allemande (4), assuraient la liaison Rhénanie / Turin par l'Allemagne et la Suisse occidentale.

Dans l'état actuel, le transit (c'est-à-dire les mouvements non issus d'exportations ou d'importations françaises ou italiennes) représente plus de 36% des trafics terrestres franco-italiens. Cela peut paraître peu ; c'est en fait considérable si on considère que les facteurs générateurs de transit ne sont qu'au début de leur effet :

- le développement espagnol commence ; les infrastructures ferroviaires sont en phase de construction. Perpignan-Figueras (au nord de Barcelone) sera bientôt en service avec écartement européen (1,33 mètres entre axes), mais la route sera longtemps encore l'infrastructure privilégiée du fait des voies métriques ;
- l'ouverture européenne à l'est n'a pas encore donné son plein effet ;
- le port à containers de Fos (alimenté depuis l'Asie, par le canal de Suez) est doublé d'ici 2008. C'est une réalisation privée. Les prévisions à l'import sont le doublement du 1 million par an actuel de containers d'ici 2010, son quadruplement d'ici 2020 ;

- le développement du port d'Algesiras (déroit de Gibraltar) qui importe d'Amérique et du port de Tanger va générer des flux nouveaux considérables vers la vallée du Rhône et vers les Alpes ;
- les décisions prises pour un très grand développement portuaire au Havre (pour pallier à la saturation d'Anvers et Rotterdam) conduisent aussi à l'arrivée de nouveaux flux sur l'axe Lyon-Turin.

La question se pose bien sûr d'un développement portuaire en Italie, évitant heureusement le franchissement des Alpes. La réponse est simple en ce qui concerne les ports italiens de la côte occidentale (Gênes, Livourne, etc...) : ils sont totalement saturés et dans l'incapacité de se développer tant soit peu dans leur configuration topographique et urbaine.

Nous ne disposons pas à ce jour d'éléments quant aux possibilités d'aménagement portuaire au nord de l'Adriatique, vers Trieste.

Selon les directions du Port autonome et de la CCI de Marseille, les possibilités se situeraient plutôt en Mer Noire (cela laisse songeur quant au passage des Dardanelles et du Bosphore) mais ne feraient pas aujourd'hui l'objet de projets déterminés.

Le trafic de marchandises est par ailleurs beaucoup moins sensible à la hausse du prix du pétrole que le secteur du chauffage ou le transport de voyageurs. Toute évolution du prix du carburant influe directement et fortement sur le prix à la personne transportée. Les masses transportées sont telles que la part du prix du carburant à la tonne n'est, pour une part considérable des marchandises, qu'un élément secondaire de la constitution des coûts. C'est particulièrement vrai pour les marchandises importées par voie maritime, tant les masses transportées par les porte-containers de dernière génération sont considérables (de 12 à 15.000 containers couramment par navire).

Il se construit 1,5 millions de containers par an ; les 2/3 sont produits en Chine.

Au total, nous sommes persuadés que les considérations sur la stagnation des trafics à travers les Alpes sont profondément irréalistes : non seulement, elles sont contraires aux réalités constatées si on intègre Vintimille à l'observation ; non seulement elles n'intègrent pas une situation particulière depuis 1999 quant à l'exploitation des infrastructures ; mais encore elles ne tiennent aucun compte des réalisations en cours. La « mondialisation » n'est hélas pas qu'un mot. Nous devons la combattre. Comment, avec quelles forces ? A Hong-Kong, les seules forces mobilisées étaient des forces paysannes. Nous devons aussi être lucides, ne pas faire les autruches devant les nouveaux flux qui vont nous tomber dessus.

### 3.2 – Les alternatives ferroviaires à la nouvelle infrastructure Lyon-Turin

Trois alternatives sont évoquées : l'utilisation des nouvelles infrastructures ferroviaires suisses ; le percement d'un tunnel sous le Montgenèvre ; une conception entièrement nouvelle (et dégagant de fortes capacités) de l'exploitation de la ligne historique.

#### 3.2.1 – Alternatives suisses :

La Suisse occidentale bénéficiera en 2008 de la mise en service du nouveau tunnel de base du Loetschberg entre Berne au nord et le tunnel du Simplon au sud. L'axe Loetschberg / Simplon et sa variante Dijon / Vallorbe / Lausanne / Sion / Simplon (ligne du Valais) pour une faible part, pourraient peut-être offrir une possibilité alternative, surtout vers Milan, pour les circulations de fret en provenance de Belgique, de Calais, de Lorraine, voire du Havre et de la région parisienne. Vers Turin, principal centre industriel, l'alternative n'est pas

crédible : le crochet par rapport à l'axe Dijon / Ambérieu / Turin varie de 200 à 300 km selon les provenances.

De toute façon, ce sont les caractéristiques du Simplon et les circulations voyageurs qui fixent la capacité maximale : les Chemins de fers suisses ne prévoient qu'une circulation maximale par jour, dans les deux sens confondus, de 120 services pour le fret, tous types de trains réunis, pour une capacité maximale de 10 millions de tonnes par an.

Beaucoup plus à l'est, l'axe Zurich / Milan est profondément modifié avec la réalisation de trois tunnels dont le tunnel de base du Saint-Gothard au centre qui devrait être mis en service vers 2015. Les Chemins de Fer Suisses estiment la capacité fret de l'axe terminé à 206 services par jour, dans les deux sens confondus. Les caractéristiques générales de la ligne, le montage des caténaires en Suisse et le type de wagons retenus par la Suisse pour le ferroutage font que ce dernier sera limité à des hauteurs de camions de 3,80 mètres maximum. C'est peu, sachant que la plupart des semi-remorques ont une hauteur de 4 mètres et que, depuis la libéralisation aux 40 tonnes, ce sont les camions de 4,20 mètres qui sont de plus en plus achetés.

Remarque : pour faciliter la comparaison :

- la hauteur actuelle des camions transportés par train est limitée à 3,75 mètres pour l'autoroute ferroviaire expérimentale Aiton-Orbassano qui, de ce fait, ne peut recevoir que des citernes (pour les mêmes raisons, seuls les containers « terrestres » peuvent circuler aujourd'hui sur la ligne historique, de même d'ailleurs que sur la rive droite du Rhône dédiée actuellement au fret) ;
- la hauteur pour la ligne historique après la fin des travaux en cours sera de 4 mètres (même hauteur pour le Loetschberg / Simplon après travaux) ; cela permet le ferroutage dans les limites indiquées auparavant et le passage des containers maritimes ;
- la hauteur pour l'infrastructure nouvelle Lyon-Turin serait de 4,20 mètres (ce qui semble indispensable, le ferroutage étant censé représenter 40% du fret environ).

L'objectif du ferroutage à 40% est partagé par tous les techniciens de RFF, de LTF, de la SNCF mais aussi par plusieurs chercheurs et ingénieurs non institutionnels. Ils ne l'expliquent cependant pas. Seuls la contestent fortement ceux qui sont persuadés que le transport combiné se développera uniquement par containers, et cela très vite si l'Etat français reprend la politique de soutien à ce type de transport, comme le font les autres Etats européens.

Au total, les deux axes suisses sont conçus pour transporter ensemble après travaux 60 millions de tonnes de marchandises par an (contre 23 actuellement). Vue sa volonté d'augmenter progressivement la taxation sur les poids lourds pour imposer le report modal et compte tenu de ses prévisions en matière de circulation des marchandises, la Suisse estime que ses deux axes seront saturés en 2020.

### 3.2.2 : le percement d'un tunnel sous le Montgenèvre :

Une liaison ferroviaire Marseille (Fos) / Turin, par le Val de Durance, un tunnel sous le Montgenèvre et le Val de Suse, fait probablement partie des infrastructures complémentaires (et non concurrentielles) dont l'Arc Alpin a besoin à terme pour offrir une alternative complète et efficace au transport routier. On peut donc la qualifier de souhaitable.

Le passage en tunnel sous le Montgenèvre (entre Oulx en Italie et Briançon) a fait l'objet d'une pré-étude sommaire qui évalue son prix à 800 millions d'euros (estimation donnée par la Direction Régionale de l'Équipement de PACA). Aucune étude n'existe à ce jour sur les travaux nécessaires à l'aménagement de voies ferrées à l'aval de Briançon ; en

particulier entre Sisteron et la Bâtie Neuve, c'est un long tronçon entièrement nouveau qu'il faut construire loin à l'écart de Veynes (croisement des quatre lignes TER actuelles des Alpes du sud) et de Gap. On ignore donc quasiment tout du coût de la liaison ferroviaire Marseille-Turin.

Pour des raisons topographiques, ce nouveau tronçon ne peut éviter d'emprunter la vallée de l'Avance entre Tallard et la Bâtie Neuve ; c'est une vallée agricole particulièrement étroite (et magnifique, soit dit en passant) qui ne peut recevoir, outre la départementale existante, une infrastructure ferroviaire et le barreau de l'A51 Grenoble/ Sisteron que le Ministère de l'Équipement lui « promet ». Ce serait la mort programmée et sans appel de cette vallée. Le barreau de l'A51 dans la vallée de l'Avance empêcherait donc de façon rédhibitoire la construction de la ligne ferroviaire.

Curieusement :

- le Maire de Gap, le conseiller général de Tallard et la C.C.I. des Hautes-Alpes, qui défendent aussi maintenant (est-ce que ça fait « tendance » ?) la liaison ferroviaire, comme s'ils ne savaient pas que les deux étaient incompatibles ;
- le Maire de Gap et certains responsables associatifs du Nord Isère, engagés contre le Lyon-Turin, dialoguent ensemble pour promouvoir la ligne par le Montgenèvre qui déboucherait versant italien à Oulx ... dans le Val de Suse, comme le Lyon-Turin ;
- le Député-Maire de l'Argentière-la-Bessée, président de la Commission transports de la Région PACA, qui a toujours défendu la liaison Marseille-Turin comme étant prioritaire, milite aujourd'hui pour une desserte TGV Paris-Briançon par la Maurienne, Oulx et le tunnel sous le Montgenèvre ; c'est la position qu'il a fait adopter par le Comité de Massif des Alpes. Elle consacrerait, mais pour un service « voyageurs », la priorité du Lyon-Turin.

Quoiqu'il en soit, les flux franco-italiens terrestres qui alimenteraient la liaison Marseille-Turin représentent, même s'ils ont crû rapidement ces dernières années, environ 10% des flux terrestres totaux actuels (comme analysé page 4).

### 3.2.3 : L'exploitation rationalisée de la ligne historique :

Certains chercheurs ou ingénieurs, tels Alain MARGERY, pensent qu'une exploitation rationalisée et optimisée de la ligne historique Vallée de la Maurienne / Tunnel du Mont Cenis/ Turin permettrait de transporter un tonnage à peu près équivalent à celui autorisé par le projet Lyon-Turin. Cela est à étudier de près car l'économie serait substantielle et les problèmes d'impact liés au chantier de la nouvelle ligne dans le Val de Suse seraient réglés avant d'exister.

Ils en appellent à une gestion modernisée, massifiée et accélérée du fret qui abaisserait fortement les coûts d'exploitation et rendrait l'option ferroviaire concurrentielle par rapport à l'option routière. Nul besoin alors d'une intervention de l'Etat pour faire intégrer les coûts externes (pollution, dégradation des voiries, etc...) du transport routier. La liberté des entreprises de production, de distribution, de transport les amènerait à choisir le mode ferroviaire.

L'alternative s'organiserait ainsi :

- 90 trains traditionnels par jour (ce qui existait avant le début du chantier, il y en a 84 aujourd'hui) qui transporteraient en moyenne 800 tonnes chacun (contre 440 tonnes, charge effective constatée en 2000 et contre 600 tonnes que RFF considère comme objectif réaliste pour 2020) ; ces trains (comme les suivants d'ailleurs) fonctionneraient 360 jours par an (contre 260 jours ouvrables actuellement) ;
- un ferroutage Ambérieu-Turin entièrement remodelé comme suit :
  - a – un nouveau système de chargement des plateformes actuellement en service sur l'autoroute ferroviaire expérimentale : les plateformes seraient découplées des wagons et recevraient, en l'absence des trains, indifféremment camions ou remorques seules ou

containers. Quand le train serait à quai, il n'y aurait plus qu'à charger latéralement les plateformes préparées à l'avance sur les wagons au moyen d'élevateurs simples. La méthode générerait un gain de temps précieux, donc une augmentation des fréquences de trains. Au total, 45 services de ferroutage pourraient ainsi fonctionner par jour.

Une étude logistique à la fois théorique (test sur les modèles) et pratique (expérimentation grandeur nature du procédé de chargement à Aiton) sont nécessaires pour vérifier les hypothèses.

b- l'allongement des trains de ferroutage de 750 à 1500 mètres (comme cela est envisagé, sans équipement supplémentaire, à long terme, pour l'exploitation de la ligne nouvelle Lyon-Turin avec une pente maximale de 1,25 %) moyennant un nouveau système de propulsion fondé sur l'apport de motricité sur les essieux des wagons. Sans cet apport de motricité, des trains aussi lourds ne pourraient pas passer les pentes de la ligne historique (plus de 3% par endroits). Selon la SNCF, une fois les crédits nécessaires obtenus, il faudrait deux ans pour construire quelques prototypes puis dix ans d'expérimentation pour obtenir l'homologation avant fabrication.

Au total, les deux systèmes conjugués (logistique et supplément de motricité) pourraient permettre de transporter 3000 camions par jour (limités à 4 mètres de haut).

L'alternative Lyon-Turin par la voie historique présente donc l'inconvénient de reposer sur des hypothèses à vérifier longuement, non sur des certitudes techniques. Et les niveaux de circulation envisagés sont-ils compatibles avec les normes de sécurité, en particulier concernant la circulation des matières dangereuses, du tunnel du Mont Cenis constitué d'un seul tube où les deux sens de circulation se croisent ?

Remarque : sur ce point précis, les promoteurs de ce système pourraient aussi proposer le doublement dudit tunnel par un tube à 4,2 mètres pour le fret beaucoup moins cher que le tunnel de base.

Globalement ne risque-t-on pas, à coup de logistique et d'innovations techniques, de générer des circulations que l'infrastructure existante serait incapable de porter ? Et quel effet cela aurait-il par rapport à notre volonté de report modal ?

L'alternative par la voie historique pose en outre trois problèmes majeurs :

a- Entre Ambérieu et Culoz, la ligne historique traverse le Bas-Bugey, longeant en particulier la Vallée de l'Albarine. Lors de la première consultation publique en 2000, les associations environnementales et les collectivités avaient démontré l'impossibilité de suivre ce parcours pour la nouvelle ligne Lyon-Turin projetée qui, vu les trafics existants dans ce secteur (entre Ambérieu et le Sillon Alpin), aurait exigé ici quatre voies au lieu des deux existantes (« au moins trois » selon Alain Margery). L'option « Vallée de l'Albarine » a donc été abandonnée après la deuxième consultation, celle de 2003. Demander l'utilisation de la ligne historique, cela revient donc, pour la partie la plus occidentale Ambérieu-Culoz, à ne pas tenir compte des avis exprimés et à revenir sur les résultats de trois consultations (2000, 2003 et 2005).

b- Entre Culoz et la Maurienne, la ligne historique longe longtemps le lac du Bourget avec les risques de pollution que cela comporte en cas d'accident pour le lac et pour le Rhône ; puis elle traverse par le milieu les agglomérations d'Aix-Les-Bains et de Chambéry (entre une rivière, la Leysse, et l'A43). Il est impensable d'augmenter ici les circulations de marchandises, en particulier celle des matières dangereuses. La solution, étudiée pour les consultations de 2000 et 2003, résidait alors dans la réalisation d'un tunnel d'une dizaine de kilomètres sous le massif de la Chambotte entre Culoz et l'Albanais et d'un tunnel d'une trentaine de kilomètres sous les Bauges entre l'Albanais et la Vallée de l'Isère.

Remarque : une autre hypothèse est défendue par un ingénieur, Monsieur MARTIN : il s'agirait de laisser la ligne sur son parcours actuel, le long du lac, en la carénant, c'est-à-dire en l'enfermant sur toute la longueur des secteurs exposés dans un coffrage de béton. Cette hypothèse paraît très difficilement acceptable car elle condamne définitivement lesdits secteurs à des risques multipliés (mais censés être contenus). Deux nouveaux tunnels seraient par ailleurs créés pour éviter les traversées d'Aix les bains et de Chambéry par le fret. La ligne nouvelle voyageur (LGV) peut par ailleurs être transformée en ligne mixte. Le coût du carénage de la ligne existante et des shunts d'Aix et Chambéry sont estimés à 1,3 milliards d'euros. Cette hypothèse est présentée par M. MARTIN comme une alternative au tracé « Bas-Dauphiné – Chartreuse » et non comme une alternative à la Transalpine.

c- Dans toute la Vallée de la Maurienne et dans le Val de Suse, les populations sont condamnées à garder une ligne à ciel ouvert là où il est prévu de mettre les trains en tunnels. Une partie de l'argent non dépensé pour la ligne nouvelle serait-elle alors investie à diminuer les nuisances dans la Vallée et cela réglerait-il le problème ?

Remarque : il paraît évident (nous allons y revenir) que la défense du « Lyon-Turin » ne pourrait constituer un but en soi. Ainsi, s'il devait être réalisé, il faudrait faire acter certaines dispositions concernant l'utilisation de la ligne historique (sa fermeture est inconcevable, ne serait-ce que pour conserver une possibilité de dépannage partiel en cas d'incident sur le nouvel axe).

Exemples :

- l'interdiction de la ligne historique, sauf fermeture exceptionnelle de la nouvelle ligne, aux matières dangereuses ;
- la réalisation de dispositifs anti-bruits à Aix-Les-Bains et Chambéry (il s'agit d'investissements dérisoires par rapport à ce qui est prévu au total ; avant la délibération du 21 juillet, RFF s'est heureusement engagé à insonoriser le long du barreau Ambérieu-Saint Exupéry (tracé retenu pour le CFAL) ; il doit le faire aussi le long de la ligne historique).

### 3.2.4 : Les « alternatives » autoroutières :

Remarque : il s'agit bien d'alternatives si on considère seulement la capacité technique des autoroutes à traiter les flux de marchandises. Il ne s'agit pas du tout d'alternatives si on considère le report modal de la route vers le rail comme objectif prioritaire dans la lutte contre les pollutions locales et contre le réchauffement.

Les alternatives autoroutières au Lyon-Turin sont au nombre de quatre ; elles ne sont pas forcément en concurrence entre elles aux yeux de leurs promoteurs, mais plutôt complémentaires.

Sont prêts à l'emploi les projets de doublement du tunnel du Mont-Blanc entre la Vallée de l'Arve et le Val d'Aoste et du tunnel du Fréjus, au bout de l'A43, entre la Maurienne et le Val de Suse.

Après l'accident du Fréjus et sa fermeture en juillet 2005, le gouvernement italien a exercé de très fortes pressions sur son homologue français pour que la décision d'ouvrir un deuxième tunnel au Fréjus soit prise. Nous avons évité la signature de peu.

Plus au sud, si le barreau de l'A51 par la Vallée de l'Avance était décidé, les camions déboucheraient sur la RN94 à quelques dizaines de kilomètres du Col de Montgenèvre. Celui-ci vient de recevoir des travaux considérables, particulièrement pour les J.O. de Turin, sur tout le versant italien. Quelques travaux dans le secteur de l'Argentière-la-Bessée et dans la montée du Montgenèvre en dessus de Briançon et Marseille-Turin est ouvert aux 40 tonnes.

Sur la côte, le lobby routier appelle de ses vœux depuis une quinzaine d'années un doublement de l'A8 par Grasse et jusque'en Italie.

L'ensemble de ces travaux autoroutiers sont espérés par les Sociétés Concessionnaires. Pour la Société Paris-Rhin-Rhône, la bonne solution consiste à confier « le fret ferroviaire à la Suisse et le fret autoroutier à la France ». Un beau partage en vérité.

CONCLUSION DU CHAPITRE 3 : L'INFRASTRUCTURE LYON-TURIN EST NECESSAIRE SI LES SOLUTIONS ALTERNATIVES NE PERMETTENT PAS DE TRANSPORTER LES VOLUMES EXISTANTS OU A VENIR.

Remarque : peut-on attendre les effets de l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, la vérification des hypothèses sur une nouvelle logistique de ferroutage ?

La question des délais constitue une difficulté majeure ; elle est double :

- le système européen de programmation des investissements (2006 pour la tranche 2007-2013, 2013 pour la tranche 2014-2021, etc...) ;
- la durée des chantiers (quinze ans environ).

Une programmation en 2013, c'est une ouverture en 2030. Combien d'ici là de nouvelles percées autoroutières ? et combien de camions en plus dans les vallées ?

#### 4 – L'indispensable politique européenne des transports

Si tant est que l'objectif poursuivi soit bien celui-là, la création de nouvelles infrastructures ferroviaires est nécessaire pour permettre un véritable report des marchandises de la route vers le rail.

Elle n'est cependant pas suffisante, un ensemble de mesures d'accompagnement doit permettre de rétablir la priorité d'usage du mode ferroviaire sur la route. A quoi servirait-il de développer les capacités du réseau ferroviaire si le transport par camion reste moins coûteux et plus fiable ?

Aussi les mesures suivantes doivent être prises simultanément à la décision de développement des infrastructures ferroviaires.

##### 4-1 - Le nécessaire contrôle des volumes transportés et l'arrêt du développement des infrastructures routières

Des efforts particuliers doivent être déployés pour contenir la demande de transport. En dehors d'une politique internationale de rééquilibrage des niveaux de développement, seule à même de ralentir le moteur principal des échanges mondiaux à long terme, nous devrions :

- agir dans le sens d'une relocalisation de l'économie par une incitation à la pluriactivité par bassin d'emploi et au développement de filières complètes et de l'agriculture de proximité ainsi que par l'intégration des coûts de transport de manière spécifique et identifiée dans les coûts de production et de vente jusqu'au consommateur final ;
- approfondir la réflexion d'une réglementation des volumes transportés ou de leur autorégulation par un système de bourse de transit comme le propose Initiative Transport Europe (I.T.E.).

Un des freins au transfert modal est l'avance considérable prise par le réseau routier et plus globalement par le système routier complet intégrant la logistique. Toute politique volontariste de report modal doit prohiber tout nouvel axe routier.

#### 4-2 - L'harmonisation réglementaire entre modes et entre pays

Les situations sociales sont très inégales tant au niveau des Etats qu'entre les modes. Une politique volontariste de convergence doit être menée pour aligner les réglementations sociales des pays européens ainsi que les conditions de travail. Cette harmonisation doit aussi être menée pour rapprocher les situations propres à chaque mode : les chauffeurs routiers doivent pouvoir prétendre à des conditions de travail comparables à celles des cheminots, sans parler des marins.

Cette harmonisation doit se faire, non pas vers le bas comme l'induit naturellement le marché, mais vers le haut grâce à une réglementation européenne concertée qui conduira de ce fait à une vérité des coûts du transport largement sous évalués.

De la même manière, les réglementations environnementales ou les codes de la route doivent être homogènes. Les réglementations ferroviaires, freins aux transports internationaux par rail, doivent aussi être harmonisées.

Les contrôles doivent par ailleurs être renforcés (et payés par le transport) pour garantir l'application de ces réglementations. L'implication citoyenne par le biais des associations devrait assurer un suivi de ces contrôles.

#### 4-3 - L'intégration des coûts réels par une taxe sur les prestations

La part des coûts non prise en compte dans le transport routier est importante : infrastructures, contrôles, impacts environnementaux et sanitaires, ...

La création d'une taxe européenne de même type que la RPLP Suisse (et coordonnée avec celle-ci) doit permettre de rééquilibrer les coûts entre modes au bénéfice du rail. Le produit de cette taxe servira par ailleurs à développer et moderniser le réseau ferré européen (rappelons par exemple que l'Espagne n'est pas au même écartement que le reste de l'Europe).

Remarque : L'eurovignette telle que vient de la voter le Parlement Européen, après arbitrage du Conseil, ne répond pas à cet objectif.

Cette taxe pourra en outre comporter un volet « réchauffement » traduisant l'impact sur l'effet de serre et permettant de financer la recherche-développement sur les énergies nouvelles appliquées au secteur des transports mais aussi peut-être des incitations à la relocalisation de l'économie proposées ci-dessus.

#### 4-4 - L'amélioration globale des transports ferroviaire et fluvial

Une politique européenne de recherche-développement doit conduire à l'accroissement de l'efficacité globale du transport ferroviaire ainsi que du transport fluvial et maritime et de l'intermodalité.

Sur le plan des infrastructures, il est inconcevable de raisonner par maillon et un plan de remise à niveau du réseau européen doit être organisé et hiérarchisé pour le fret.

Le Lyon-Turin n'en est qu'un élément nécessaire.

**CONCLUSION DU CHAPITRE 4 : L'INFRASTRUCTURE LYON-TURIN EST NECESSAIRE. ELLE N'EST PAS SUFFISANTE. ELLE DOIT ÊTRE ACCOMPAGNEE DE MESURES REGLEMENTAIRES ET FISCALES ET D'UNE POLITIQUE DE RECHERCHE DEVELOPPEMENT PERMETTANT DE RETABLIR L'AVANTAGE GLOBAL DU FER SUR LA ROUTE.**

Notes :

(1) – L.T.F. : Lyon Turin Ferroviaire est une société par actions simplifiées, filiale commune des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires français (RFF Réseau Ferré de France) et italien (RFI), chargée par l'accord intergouvernemental du 29 janvier 2001 de conduire les études de réalisation de la partie franco-italienne.

(2) – Orbassano : Orbassano, au sud-ouest de Turin, est l'équivalent d'Aiton, côté italien. La plateforme logistique route / fer turinoise devrait être ultérieurement déplacée vers le sud, vers l'axe Turin / Cunes / Gênes. Dans les programmations gouvernementales italiennes, jusqu'à ces derniers mois et avant que la Présidente de la Région Piémont n'intervienne pertinemment, la plateforme turinoise était oubliée, ce qui n'améliorait pas la perception du Lyon-Turin ! Une deuxième plateforme est prévue à Novare, à proximité de Milan et au carrefour de l'axe Loetschberg / Simplon.

(3) - Les syndicats cheminots : Lors de son assemblée générale du 20 décembre 2005 à Chambéry, le Conseil Syndical Interrégional regroupant les organisations syndicales du Piémont, du Val d'Aoste, de l'Arc Lémanique et de Rhône-Alpes, « a rappelé la priorité au transfert du transport de marchandises de la route vers le rail » et « son engagement en faveur de la construction d'une ligne nouvelle marchandises et voyageurs entre Lyon et Turin ». Il a aussi condamné « l'usage de la force pour déloger les manifestants de la vallée ».

(4) – R.P.L.P. : Redevance Poids Lourds liée aux Prestations. La Suisse a décidé la RPLP et la construction des nouvelles lignes ferroviaires démocratiquement, par vocation. La RPLP augmentera progressivement pour suivre les mises à disposition des nouvelles infrastructures et bien orchestrer le report modal.