

Liaison ferroviaire Lyon-Turin : la FNAUT appelle les Parlementaires à ratifier l'accord franco-italien du 24 février 2015

La FNAUT appelle les Parlementaires à ratifier l'accord franco-italien relatif au tunnel de base transfrontalier, élément clé de la nouvelle liaison. Elle dénonce les contre-vérités répandues par les opposants au projet, et leurs propositions irréalistes.

Un projet rationnel, écologique et européen

- Loin d'être le « grand projet inutile » diabolisé par ses opposants, le Lyon-Turin est indispensable à un report massif des trafics de fret et, en complément, de voyageurs sur le rail. Il réduira les nuisances dans les couloirs à camions que sont les vallées alpines, la Côte d'Azur et leurs itinéraires d'accès, et limitera la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.
- Le Lyon-Turin est un projet structurant d'aménagement du territoire européen. Sa réalisation facilitera un rééquilibrage économique entre l'Europe du nord et l'Europe du sud.

Des contre-vérités

- « *On peut dès aujourd'hui ramener la durée du trajet TGV Paris-Milan à 5h15* ». **FAUX** : une étude très précise de la FNAUT montre que le meilleur temps possible est 6h20 (annexe 1).
- « *Le projet coûtera 26 milliards €* ». **FAUX** : un tel coût intègre des projets indépendants du Lyon-Turin ou des composantes du Lyon-Turin abandonnées. Le vrai coût, pour la France, d'une ligne nouvelle continue entre Lyon et l'Italie est d'à peine 10 milliards € 2011 (annexe 2).
- D'autres contre-vérités sont réfutées en annexe 3.

Des propositions irréalistes (voir aussi annexe 4)

- « *Il faut relancer immédiatement le trafic de fret sur la ligne historique Dijon-Modane et le développer jusqu'à saturation de la ligne* ».

Une utilisation intensive de cette ligne, si elle était possible, induirait de fortes nuisances à Chambéry et Aix-les-Bains, accentuerait les risques de pollution du lac du Bourget en cas d'accident et, en saturant le nœud ferroviaire de Chambéry, pénaliserait le trafic TER.

En Maurienne, la ligne dispose d'une forte réserve de capacité, mais elle est pénalisée par ses fortes rampes (30 ‰). Face à la route, son coût d'exploitation est dissuasif pour les chargeurs. Selon l'opérateur suisse Hupac, un tunnel de base permettrait de réduire ce coût de 30 %.

Une ambition à confirmer

Le Lyon-Turin doit permettre, comme en Suisse, de réduire de moitié au moins le nombre des camions traversant les Alpes franco-italiennes (2 600 000 actuellement par an).

Son lancement doit s'accompagner d'une politique volontariste de report modal, en particulier d'une taxation spécifique du trafic routier franco-italien, suivant l'exemple de la Suisse qui finance seule ses nouvelles traversées ferroviaires alpines, sans aide de l'Union Européenne.

Contact presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31
- Jérôme Rebourg, président de l'ADTC-Savoie, tél. 06 18 61 35 41

Annexes : quelques exemples de contre-vérités répandues par les opposants au projet Lyon-Turin

1. « On peut dès aujourd'hui ramener la durée du trajet TGV Paris-Milan à 5h15 ».

Selon les opposants, le Lyon-Turin ne servirait pas à grand-chose pour les voyageurs, car le trajet Paris-Milan par TGV s'effectuerait en 4h15 une fois le Lyon-Turin réalisé intégralement alors que, d'après leurs estimations, on pourrait atteindre 5h15 dès aujourd'hui :

- si le TGV utilisait la LGV Turin-Milan, il gagnerait 45 minutes sans arrêts à Vercelli et Novara (ce sera le cas dans 3 ans seulement, grâce aux nouvelles rames commandées par la SNCF) ;
- la suppression des autres arrêts porterait le gain de temps possible à 1h54.

Conclusion des opposants : « faut-il dépenser 26 milliards pour gagner une heure ? »

Ce point de vue est repris, en particulier, par Dominique Dord, député-maire LR d'Aix-les-Bains ; André Gattolin, sénateur EELV des Hauts-de-Seine ; Bertrand Pancher, député-maire UDI de Bar-le-Duc ; et Yves Crozet, universitaire lyonnais, spécialiste de l'économie des transports.

La réalité est très différente.

- L'ouvrage est destiné essentiellement au trafic de fret (80 % du trafic prévu).
- Le meilleur temps annoncé par TELT, constructeur du tunnel de base, pour le trajet TGV Paris-Milan sans arrêt intermédiaire, n'est pas de 4h15 mais de 4h04.
- Le meilleur temps actuel est de 7h09, il est offert par le TGV qui quitte Paris à 10h41 et arrive à Milan à 17h50, sans arrêt à Saint-Jean-de-Maurienne ; la durée cumulée des arrêts à Lyon Saint-Exupéry (3 min), Chambéry (6 min), Modane (5 min), Bardonecchia (1 min), Oulx (1 min) et Turin (4 min) est de 20 minutes. Le freinage et l'accélération du TGV avant et après les gares fait perdre 5 min (3 min à Lyon, 1 min à Oulx et environ 1 min au total aux autres gares, qui doivent être franchies à 30 km/h seulement, même si le train ne s'y arrête pas).

Ainsi le gain de temps total possible *en théorie* n'est que de 45 min + 20 min + 5 min = 1h10 (et non 1h54), soit un meilleur temps Paris-Milan de 5h59 (et non 5h15).

Mais tous les arrêts ne peuvent être supprimés aujourd'hui !

Pour des raisons commerciales évidentes, les arrêts de Lyon, Chambéry et Turin sont incontournables ; celui de Modane est utilisé pour les contrôles de police et on imagine mal sa suppression dans le contexte actuel ; seuls les arrêts de Bardonecchia et Oulx pourraient donc être supprimés (en cas d'accord de l'Italie), d'où un gain de temps maximum de 4 minutes.

Ainsi le gain de temps total possible aujourd'hui n'est que de 45 + 4 = 49 minutes (et non 1h54), soit un meilleur temps Paris-Milan de **6h20** : on est bien loin des **5h15** annoncé par les opposants... **Le Lyon-Turin fera donc gagner 2h15, et non 1h.**

C'est seulement quand le Lyon-Turin sera réalisé intégralement qu'une relation TGV Paris-Milan sans arrêts intermédiaires sera envisageable, car il sera alors possible de la prolonger jusqu'à Brescia, Vérone et Venise, ou Bologne et Florence, et ainsi de la rendre viable commercialement par cette chalandise supplémentaire.

2. « *Le Lyon-Turin coûtera 26 milliards d'euros* ».

Ce chiffre est avancé non seulement par les opposants au projet mais aussi par la Direction du Trésor, la Cour des comptes et l'économiste Yves Crozet (les opposants parlent même aujourd'hui de 30 milliards). Il a été corrigé par Louis Besson, qui a examiné la question avec rigueur dans son ouvrage « Le nouveau lien ferroviaire mixte Lyon-Turin ». Nous résumons ici son analyse.

Le coût annoncé de 26 milliards d'euros est surestimé. Il faut en retrancher :

- le coût d'un projet indépendant du Lyon-Turin, le CFAL (contournement nord-sud de l'agglomération lyonnaise, visant à désaturer le nœud ferroviaire lyonnais) ;
- celui des composantes du Lyon-Turin qui sont reportées ou quasiment abandonnées (3ème phase des accès français au tunnel international : deuxième tube des tunnels de Chartreuse et de Belledonne ; 4^{ème} phase : LGV Lyon – Saint-André-le-Gaz).

Le vrai coût pour la France est d'à peine **10 MM€ 2011** pour une ligne nouvelle Lyon-Italie continue à grand gabarit fret et un profil de plaine (à titre de comparaison, le coût des LGV Bordeaux-Toulouse/Espagne est de 8,3 MM€ 2016) :

- 2,17 pour le tunnel international (financé à 40 % par Bruxelles et 35 % par l'Italie) ;
- 7,74 pour les accès français (tunnel de Chartreuse et ligne mixte Lyon-Chambéry), des ouvrages susceptibles d'être subventionnés par Bruxelles à hauteur de 20 %.

3. D'autres contre-vérités

- « *Il n'y a pas de trafic voyageurs entre la France et l'Italie du nord* ». **FAUX** : le trafic aérien est d'environ 3 millions de passagers par an, c'est l'équivalent du trafic Paris-Toulouse ou Paris-Nice. Quant au trafic interrégional, entre Rhône-Alpes et Piémont-Lombardie, il s'effectue essentiellement par la route faute d'offre ferroviaire performante.

- « *Le trafic routier de fret ne cesse de diminuer à travers les Alpes du nord, le Lyon-Turin est inutile* ». **FAUX** : la baisse du trafic dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus s'est arrêtée en 2013. Depuis cette date, d'après la SFTRF (Société française du tunnel routier du Fréjus), le trafic a augmenté de 0,7 % en 2014 et 2,6 % en 2015, soit 3,3 % au total. Dans le seul tunnel du Fréjus, de janvier 2014 à octobre 2016, la croissance du trafic a été de 8 %.

Quant au trafic passant par la Côte d'Azur, lui aussi captable par le Lyon-Turin (la distance Barcelone-Milan est la même via Vintimille ou Lyon), il a augmenté de 7 % entre 2009 et 2015.

Le trafic routier annuel total de fret entre la France et l'Italie est de 2 600 000 camions : la FNAUT rappelle que la Suisse a percé deux tunnels ferroviaires de base, le Lötschberg et le Gothard (le Ceneri est encore en chantier), alors que le trafic routier de transit nord-sud à travers son territoire n'est que de 1 200 000 camions.

- « *Le bilan carbone du Lyon-Turin resterait négatif jusqu'en 2050* ». Une étude récente réalisée pour RFF et la FNAUT par trois experts indépendants – Gérard Mathieu, Jacques Pavaux, Marc Gaudry – a démontré que, suite aux reports de trafic sur le rail, **le bilan deviendrait positif 7 ans seulement après la mise en service intégrale de l'ouvrage**.

- « *L'ouverture du tunnel de base n'abaissera pas les coûts d'exploitation du rail de 40 %, comme le prétendent les promoteurs du Lyon-Turin* ». **FAUX** : elle entraînera une suppression des doubles ou triples tractions, des manœuvres et des parcours haut-le-pied des locomotives ; des gains de temps et de fiabilité ; une augmentation du tonnage des trains et de leur gabarit ; une réduction des moyens techniques

et de l'énergie nécessaires ; la disparition du besoin de wagons spéciaux pour l'autoroute ferroviaire ; une réduction des frais de personnel,...

L'ordre de grandeur de l'économie attendue a été confirmée récemment par Bernhard Kunz, directeur général de Hupac, l'opérateur de la route roulante suisse, qui attend de l'ouverture du tunnel du Gothard une hausse de 30 % de la productivité de son entreprise.

L'exemple du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel ferroviaire de base : **4 ans après sa mise en service en 2007, le trafic de fret Bâle-Milan est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes par an.**

- « *Le coût du tunnel de base interfrontalier est largement sous-estimé* ». **FAUX** : le coût annoncé est similaire à ceux du Gothard (Suisse) et du Brenner (Autriche), de même longueur. Et depuis 2011, date de l'évaluation, l'indice TP 01 de l'INSEE a légèrement diminué.

- « *Le Lyon-Turin ne permettra de retirer de la route que 60 000 camions par an* ». **FAUX** : les Suisses prévoient que la moitié au moins du trafic routier qui traverse leur territoire (1 200 000 camions) sera transféré sur le rail grâce à leurs investissements sur l'axe ferré nord-sud. Et pourquoi le Lyon-Turin serait-il moins efficace que la ligne historique ?

- « *Le Lyon-Turin est trop coûteux, il est in finançable* ». **FAUX** : les investisseurs publics (Caisse des dépôts) ont des réserves financières disponibles ; il est possible aujourd'hui d'emprunter pour financer l'ouvrage (les taux sont très bas) ; enfin, comme le rapport Bouvard-Destot l'a proposé, on peut introduire des sur-péages autoroutiers applicables aux camions sur les itinéraires transalpins.

- « *La faillite de TP Ferro, concessionnaire de la LGV mixte Perpignan-Figueras, démontre que le Lyon-Turin n'est pas viable économiquement* ». **FAUX** : la faillite de TP Ferro n'est pas due à une faiblesse des trafics potentiels, mais aux retards (de plusieurs années !) ou à l'absence persistante de construction des raccordements de la nouvelle LGV au réseau des LGV espagnoles et aux pôles logistiques et industriels espagnols (ports, chantiers de transport combiné,...), ainsi qu'aux défaillances techniques (locomotives fret) et commerciales (faibles fréquences TGV) des exploitants, SNCF et RENFE.

4. D'autres propositions irréalistes

- « *Il faut doubler la ligne Saint-André-le-Gaz – Chambéry pour accélérer le TER Lyon-Chambéry-Annecy* » (elle prolonge sur 43 km la ligne venant de Lyon et traverse le nord de la Chartreuse). **FAUX** : c'est techniquement possible, mais à quel coût financier et environnemental (la ligne, très sinueuse, traverse des villages et longe le lac d'Aiguebelette), et pour quel gain de temps ?

- « *Il faut prolonger l'autoroute ferroviaire alpine jusqu'à Ambérieu et faire circuler 100 trains de fret par jour sur la ligne classique* ». **FAUX** : c'est à Grenay, dans la région lyonnaise où se trouvent les centres logistiques générateurs de trafic de fret, qu'il faut prolonger l'autoroute ferroviaire, comme cela est prévu.

- « *Il faut abandonner le projet, cela bénéficiera au réseau ferré classique* ». **FAUX** : un abandon entraînerait au contraire, inévitablement, de nouveaux investissements routiers entre la France et l'Italie, en Rhône-Alpes et sur la Côte d'Azur, pour faciliter le transit international des camions.