

LETTRE OUVERTE, EN REPONSE A JJ. QUEYRANNE,
Président de la région Rhône-Alpes
et à ses successeurs !

LYON-TURIN : Depuis 4 mandats, on en parle. Il faudra 4 autres mandats pour le réaliser

et des siècles (au moins six) pour que l'usage compense son coût !

Pendant deux mandats, JJ Queyranne fut un supporter inconditionnel du Lyon-Turin. Il a entraîné la région à y consacrer beaucoup d'argent ; comme les autres promoteurs de ce projet, il n'a pas voulu voir l'évolution du contexte et de l'utilité du projet.

Les supporters inconditionnels, par principe, ne reviennent pas sur leur choix. Sans doute plus réalistes, les écologistes ont changé d'avis. Il nous reste à espérer que les nouvelles équipes qui prendront en main les destinées de cette région sauront mieux analyser les priorités de ce XXI^e siècle.

Aujourd'hui, avec tous les autres tunnels alpins qui ouvrent et les trafics qui baissent, le besoin n'est plus quantitatif, mais qualitatif. Aujourd'hui, l'urgence des transports n'est pas celle des infrastructures, mais de leur coût et de leur pollution.

Et pourtant, on maintient ce projet du Lyon-Turin, comme si on voulait voir le nombre de camions progresser.

Et puis, pourquoi avoir choisi cette traversée supplémentaire des Alpes qui nécessite sept tunnels dont l'un de 57 km (les tunnels représentent au total un coût de plus de 20 milliards €)

A ce stade, il n'y aura jamais aucun rapport entre le coût et l'usage qu'on pourra en faire.

L'objet essentiel étant de faire du report modal, nos Alpes disposent d'une ligne équipée et rénovée qui peut assurer l'essentiel du trafic.

Mais surtout, alors qu'on est incapable d'organiser le fret en France sur les milliers de kilomètres de lignes de plaines existantes, malgré les subventions d'Etat, on serait capable de le faire sur une ligne à 30 Milliards € ! Ce n'est pas sérieux. L'enjeu est ailleurs, dans la croyance que les infrastructures engendreraient encore la croissance ou que le volume du business des TP est bon pour l'économie.

Si c'est bon pour le chiffre d'affaires de ces sociétés internationales, ce n'est bon ni pour l'écologie et les équilibres vitaux, ni pour l'économie puisque 90% du coût sera supporté sur le contribuable et 10% par l'utilisateur. C'est l'inverse serait vertueux pour l'économie.

Écoutons d'abord M. Du Mesnil qui fut Président de RFF, puis de LTF, puis de TELT : qui, mieux que lui peut incarner le Lyon-Turin ferroviaire ? Il répondait en janvier 2015 à un journaliste de la Tribune de Lyon

*Dans les propos tenus à l'origine du projet, il était avancé qu'il fallait construire ce nouveau tunnel de base, car l'ancien arriverait à saturation. Nous avons introduit une idée de justification quantitative ; c'est-à-dire, lorsqu'il n'y aura plus de place pour faire passer les marchandises, il faudra disposer d'une capacité nouvelle. La justification du projet était alors la suivante : la courbe actuelle du trafic de marchandises utilisant le tunnel historique du Mont-Cenis était en croissance. À cette époque, le tunnel tournait à 8-9 millions de tonnes par an et pouvait aller jusqu'à 14 millions de tonnes, avant saturation. Cette augmentation des flux justifiait la construction d'une capacité nouvelle. **L'argument initial n'était donc pas celui du report modal, alors qu'il est aujourd'hui la clef du projet.***

*L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. Nous sommes passés d'une époque de grande croissance continue à une conjoncture économique difficile. Sur l'arc alpin franco-italien, les flux se sont stabilisés. Et sur la zone des Alpes du Nord, les activités sont en diminution. L'évolution récente, a créé une période de non-croissance. Ainsi, les opposants du projet avancent désormais le fait que, puisqu'il n'y a plus de croissance, il n'y a plus d'utilité au projet. **C'est pour cela que nous avons besoin de réexpliquer la mission et l'utilité du Lyon-Turin.***

Noël COMMUNOD, Conseiller régional

Le 14

octobre 2015

La Chatelle

73800 SAINTE HELENE DU LAC

06 89 09 69 92

**Lettre ouverte à Jean Jacques Queyranne
Président de la région Rhône-Alpes**

OBJET : Réponse à votre courrier relatif au Lyon-Turin

Monsieur le Président,

Merci d'avoir pris le temps de répondre à notre argumentaire d'opposition au projet **du Lyon-Turin ferroviaire.**

Certes, je ne suis pas dupe de l'objectif politique de cette réponse, six mois après l'envoi de mon dossier aux élus et en pleine période électorale.

Au moment de quitter définitivement cette assemblée régionale, je voudrais m'exprimer une dernière fois avant de passer le relais, sur ce qui est sans doute le plus gros dossier que la région a eu et aura à connaître. Porté depuis 25 ans par une petite équipe qui n'a pas su l'adapter aux besoins du 21^e siècle, ce projet arrive trop tard.

Depuis 12 ans, vous dites, avec une grandiloquence rare avoir "*affirmé avec constance que le Lyon-Turin serait une chance pour l'Europe, une chance pour Rhône-Alpes et une formidable opportunité de croissance et d'emplois pour la Maurienne* ». Avec quelques centaines d'emplois temporaires en complément des salariés des entreprises de TP, on est donc assez loin des 30.000 emplois que vous aviez annoncés en mai 2012.

La caractéristique de votre courrier, c'est qu'il ne comporte aucun chiffre, aucune analyse économique du projet ; il est vrai que tous les chiffres qu'ils soient ceux du trafic de camions dans les Alpes, ceux du coût réel du projet, de rentabilité, d'emploi, de surcapacités.... **sont tous démentis par les faits, ou, pire, n'existent pas.**

Après 20 ans de projets, il n'y a eu, ni étude d'impact, ni évaluation préalable du projet, ni évaluation indépendante des coûts comme cela est prévu dans l'accord international et comme l'a demandé la Cour des comptes, ni étude d'impact, ni évaluation de l'utilité des sommes déjà consommées par les budgets de la région pour ce projet depuis 20 ans (vous avez refusé celle que j'avais proposée !).

Vous nous reprochez de préférer la ligne existante, que vous qualifiez de « *Lyon-Turin au rabais* » au percement d'un tunnel inutile de 57 km à 11 Milliards €. Il est vrai que le rabais en utilisant une ligne totalement amortie, serait énorme : plus de 10 milliards € !

Ecrire, comme vous le faites, que notre région aurait été « *reléguée en queue du peloton européen si on continuait à utiliser cette ligne du Mont Cenis* » n'est pas sérieux.

Mais est-ce vraiment un hasard si la ligne existante qui transportait **11 Millions de tonnes en 1993**, avec une technologie basique, **en transporte à peine 3 Millions de tonnes actuellement ?**

Paniqués par la chute du nombre de camions alors qu'ils avaient justifié le projet sur des doublements de trafics tous les dix ans, les promoteurs du Lyon Turin n'ont eu d'autre choix que de dénigrer violemment cette ligne depuis 3 ans.

Pendant la guerre, les hommes et les femmes du maquis « sabotaient » les voies de chemin de fer pour rendre la circulation des trains impossible : cela s'appelait du sabotage.

Ces campagnes de dénigrement de la ligne existante, à laquelle vous contribuez dans la lettre ouverte que vous m'avez adressée s'apparentent certainement beaucoup plus à **du « sabotage »** que les propos pour lesquels Monsieur Erri de Luca est poursuivi en justice par la société du Lyon-Turin (TELT) basée à Chambéry.

Beaucoup d'élus, de droite comme de gauche, ayant lus nos arguments sont plutôt d'accords avec nous et viennent me le dire. Ils me disent aussi qu'ils ne peuvent aller contre la position de leur parti : c'est regrettable !

I. Mais l'heure de vérité sur le Lyon-Turin approche, Monsieur Queyranne !

Tous les arguments avancés pour créer ce projet sont tombés les uns après les autres (TGV, Trafics passagers, trafics de marchandises...); il n'en reste plus qu'un auquel vous vous accrochez : le report modal.

Une série d'engagements pris vont vous obliger à l'appliquer dès maintenant en utilisant la ligne historique, rénovée, mise au gabarit, et passant par le tunnel du mont Cenis.

Ces engagements sont les suivants :

- ✓ **La convention alpine a fixé des exigences générales en matière de report modal.**
- ✓ **Le décret du 4 septembre 2014 en a confié à TELT la responsabilité et précisé les modalités.**
- ✓ **La population réclame ce report modal et une plainte pour mise en danger de la vie d'autrui a été déposée par plus de 1500 personnes physiques ou morales.**
- ✓ **Les maires de Maurienne ont manifesté à Aiton le 2 avril 2015 pour demander l'interdiction des camions les plus polluants en Maurienne et l'augmentation du report modal. Ne serait-ce pas plus intelligent que de faire un CPER pour les « acheter ». Les élus du Mont Blanc ont manifesté, eux aussi.**
- ✓ **Vous trouverez en annexe le courrier signé de 20 associations ou groupements d'associations, dont les plus importantes, adressé le 15 janvier 2015 à Madame Royal pour lui demander instamment l'ouverture de la plateforme de chargement d'Ambérieu.**
- ✓ **La mise en œuvre, maintenant et sans attendre, est devenue un impératif de santé publique tant dans la vallée de l'Arve que dans celle de la Maurienne. Le temps n'est plus à la tergiversation. Vous en porterez la responsabilité.**

Vous êtes dès aujourd'hui au pied du mur pour la mise en œuvre du report modal

Tout l'enjeu des prochaines semaines et des prochains mois va consister à mettre en place, de manière effective, le report modal ; cela nécessitera de le faire sur la ligne existante, (que vous appelez le « Lyon-Turin au rabais ») pendant au moins 15 ans de travaux, mais sans doute beaucoup plus dès lors que le tunnel de base sera apparu comme inutile.

Lorsque la moitié des camions transiteront sur les trains par la ligne existante, lorsqu'une partie des camions interdits de tunnel ou découragés par les hausses de tarifs et taxes auront délaissé ces passages, et que camions et bus qui effectuent des voyages de part et d'autres du tunnel préféreront la route, quel trafic restera-t-il pour ce magnifique tunnel de base ?

Vous savez, monsieur le Président et la Cour des comptes vous l'a dit, que les alternatives au projet n'ont pas été suffisamment évaluées. Ce ne sont certainement pas les promoteurs qui se sont englués jusqu'au cou dans le projet de « Lyon-Turin » qui peuvent avoir la clairvoyance nécessaire.

Que vous soyez réélu ou pas, la prochaine assemblée sera nécessairement saisie car la région a beaucoup d'engagements liés au Lyon-Turin. Elle n' a pas la compétence particulière sur le fret ferroviaire, mais aura compétence économique sur cette activité ; le fret, qui nécessite des aides publiques pour fonctionner est de facto une activité économique publique. La commission européenne elle-même est en train d'évoluer sur ce point.

Il convient maintenant d'examiner nos propositions avec le plus grand sérieux, notamment celle de création de sociétés régionales de fret et de ferroutage que nous formulons.

II. Le Lyon Turin existe déjà aujourd'hui: par le tunnel du mont Cenis

(sans attendre 2050, et sans faire dépenser 26 milliards aux contribuables)

Les trains qui viennent du sud ou de l'Espagne bénéficient d'une ligne Grenoble Montmélian récemment électrifiée. Ils sont rejoints à Montmélian par ceux qui viennent du nord par Dijon, Ambérieu et de Lyon par Ambérieu. Tous peuvent emprunter ensuite la ligne Montmélian-Modane et le tunnel du Mont Cenis.

Cette ligne existante est-elle si « pourrie » que le disent ses détracteurs, les promoteurs ?

C'est pourtant bien Hubert Dumesnil (qui était le patron de RFF à cette époque), qui a décidé et supervisé les travaux :

La ligne existante vient donc de faire l'objet de mises aux normes dont le montant va s'établir à plus de 800 Millions € :

- abaissement du tunnel du Mont Cenis,
- mise du tunnel aux normes européennes,
- mise aux gabarit B1 des 19 tunnels de la ligne avec la modification de tous les ponts,
- mise en place du système moderne de communication et de signalisation ERTMS qui permet un meilleur cadencement et une meilleure sécurité.
- D'autres travaux sont en cours sur cette ligne au nœud de Montmélian et dans d'autres portions où l'amélioration sonore ou de sécurité le nécessitent.

Une partie de ces travaux sont financés par la région Rhône-Alpes dont vous êtes le Président, monsieur Queyranne.

Cette ligne existante a un énorme avantage : elle est amortie, hors les travaux récents, financés et réglés. Elle éviterait de chercher 11 milliards € pour financer un tunnel inutile, puis 11 Milliards pour les six autres tunnels, (Chartreuse, Belledonne, glandon...) puis 8 Milliards pour la nouvelle ligne d'accès et le CFAL.



**Le Lyon-Turin existe déjà
Mais il ne passe pas et
ne passera pas par Lyon**

**< Lyon-Turin en gare de
Chambéry :**



A. Capacités de transport ferroviaire de marchandises sur la ligne existante

En 1983, la SNCF faisait passer sur cette ligne plus de 10 Millions de tonnes, sans ordinateurs, sans GPS, sans GSM à cette époque. De plus, les motrices actuelles permettent de passer du réseau français au réseau italien sans s'arrêter (à l'époque, il fallait changer de motrices -3000 volts en Italie et 1500 en France).

Il avait été prévu (accord franco-italien 29/01/2001) que le Lyon-Turin ne pourrait voir le jour **qu'après avoir**

constaté la saturation de la ligne existante qui devait intervenir en 2012 ! Vous vous êtes affranchis de cette obligation !

Aujourd'hui, cette ligne transporte 3 M de tonnes par an ! (à peine 7 trains par jour)

Nous avons analysé plusieurs études qui vont de 15 à 25 M de tonnes. **Aussi, nous pouvons dire avec certitude que la ligne existante peut accepter entre 15 et 20 Millions de tonnes (soit 650.000 camions/an avec une meilleure organisation) ;** cela représente environ la moitié des trafics cumulés de camions passant par les deux tunnels routiers du Fréjus et du Mont Blanc.

Pour cela, nous reformulons notre position de mettre en place des plateformes de chargement des camions sur les trains : les lieux possibles étant :

1 – **Leyment-Ambérieu** : très peu de travaux à faire

2 – **Gevrey-Perigny**, sud de Dijon, en amont sur la ligne

3 – **Valence sud** : captage des camions venant du sud (mais encore une seule voie de Valence à Moirans)

Mais certainement pas Grenay, localisation qui contribuerait davantage à l'engorgement du contournement de Lyon et dont la ligne appelée « Lyon-Turin » ne sera certainement pas construite avant 2050 ; Cette plateforme hors sol n'a donc aucun intérêt.

Il faudra ensuite fermer Aiton qui est une plateforme située bien trop près de la frontière et qui amène les camions jusqu'en Maurienne et la pollution à la traversée d'Aix, Chambéry...

Les prévisions des promoteurs pour justifier le Lyon-Turin étaient toutes plus fantaisistes les unes que les autres et ont toutes été démenties par le temps qui s'est écoulé. Et personne ne fait amende honorable.

A titre d'exemple, sur le même corridor européen, au tunnel pyrénéen du Perthuis, il était prévu plus de 120 trains/jour ; il n'en passe que 34/jour et le gestionnaire est en faillite. C'est exactement ce qui se passera pour le Lyon-Turin si nous laissons les tunneliers creuser dans le seul but de faire du business sur le dos des contribuables.

B. Le report modal a des coûts qui n'ont pas été intégrés dans le projet

Surprenant : alors que le report modal est le seul motif qui demeure pour justifier le Lyon-Turin, on intègre aucun des coûts de cette activité dans les prévisions : aucune prévision d'usage, c'est un peu comme si on construisait une cathédrale dans le désert !

- En effet, il faudra prendre en compte les conséquences directes sur **la baisse des péages des camions** qui ne passeront plus aux tunnels routiers du Mont-blanc et du Fréjus (650.000 péages par an à 200 € en moyenne = 130 millions/an = **1,3 Milliards sur 10 ans**. L'Etat étant l'actionnaire principal des deux tunnels, le contribuable paiera. Peut-être espère-t-on attirer davantage de camions sur la route ?
- Cette activité d'opérateur n'étant pas rentable, **l'Etat apporte une aide publique** à l'autoroute ferroviaire d'Aiton, actuellement de 192 € par camion mis sur les trains. 650.000 camions x 192 € = **1,25 Milliards sur 10 ans**
 Cette politique devrait être revue avec les nouvelles plateformes, mais aura également un coût pour le contribuable
Supprimer l'aide publique : aucune entreprise ne répondra alors aux appel d'offres.
- **Tout train qui passe sur une ligne ou dans un tunnel paie une redevance qui doit en couvrir le coût d'usage et contribuer au coût de construction : c'est la redevance.** Les négociations récentes pour 2017 se transforment en conflits ouverts car ces péages sont nettement trop faibles, notamment pour les co-opérateurs privés d'infrastructures et trop élevés pour les opérateurs utilisant les lignes. On ne sait rien des redevances qui seront demandées pour un tunnel à 11 Milliards, ni pour le trajet d'un train de Paris-Milan. Mais on peut dire que si, pour le tunnel de base, le prix de la redevance est calqué sur le tunnel sous la Manche, il faudrait environ six siècle pour le payer, le prix payé couvrant tout juste les frais d'entretien et de maintenance.
- **D'autres coûts qui seront supportés par l'Etat donc le contribuable, n'apparaissent nulle part : les exonérations fiscales des entreprises de TP et les surcoûts dus aux PPP (partenariats publics privés) et aux intérêts des emprunts.**

Le cumul sur 50 ans des sommes à la charge de l'Etat serait donc de 11 Milliards € au moins pour les deux premiers items et de l'ordre de 15 à 20% du coût de construction du tunnel pour les deux autres : **2 Milliards €**

On voit bien aussi que ces décisions vont nécessiter un **courage politique** certain: celui de prendre des mesures coercitives vis à vis de la profession des transporteurs pour les contraindre à monter sur les trains et d'en fixer un juste prix. Un arrêté vient d'être pris par le président du conseil départemental en Maurienne pour interdire les camions les plus polluants sur la route départementale ; c'est bien, mais ce n'est pas à la mesure du problème.

Il faut être clair : Le problème du coût du report modal (deux premiers items) serait le même, que ce soit avec la ligne existante ou avec le nouveau tunnel.

Une différence essentielle pourtant : le tunnel du Mont Cenis est construit et amorti ;

un tunnel de base à 11 Milliards € est incompatible avec l'utilité et l'usage qui en sera fait.

« C'est bien trop cher pour ce que ça vaut » disait ma grand-mère !

C. Mettre la main sur la ligne existante pour mieux la neutraliser ! Ils en rêvent.

Vous m'écrivez, monsieur Queyranne, que cette hypothèse d'utilisation de l'existant est un **projet « mort-né »**. Cette certitude vous vient-elle de la manœuvre résultant d'un accord signé le 25/02/2015 signé entre les deux ministres des transports qui modifie le décret du 4 septembre 2014 ? (à noter : le ministre italien, M. LUPU, signataire, était poussé à la démission quelques jours plus tard pour corruption !)

Au détour de cet accord , TELT a voulu faire passer l'idée que cette société pourrait être à la fois gestionnaire de l'infrastructure du Lyon-Turin et gestionnaire de la ligne existante ; on voit bien l'objectif : faire en sorte que le fret ne se développe pas sur la ligne existante en arguant de problèmes de sécurité... Nous allons alerter parlementaires et justice de cette nouvelle anomalie.

Mais cacher l'évidence de l'inutilité d'un tunnel de base pendant les 10 ans de chantier sera impossible.

**Refuser les pollutions,
c'est un choix politique ! Maurienne**



La montée des respects - Chamonix



D. Nous souhaitons aussi profiter de ce courrier pour vous poser, monsieur Queyranne, 3 questions précises et directes relatives au report modal :

1. Le contrat de projets Etat-Région RA 2007/2013 consacrait une enveloppe financière de 20 Millions € aux projets ferroviaires pour le transport de marchandises, en particulier pour une nouvelle plateforme. **A quoi cette somme a-t-elle été utilisée ?**
2. Pour cette plateforme, **un appel à projet a été lancé en 2009** ; qu'est-il devenu, perdu dans les limbes ou « bloqué » ?
3. **En votre qualité, monsieur Queyranne, de membre du CA du FDPITMA (Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin)**

Ce fonds qui devrait œuvrer depuis 2002 pour le report modal dans le massif alpin ne fait état d'aucune activité pour réaliser ne serait-ce que partiellement l'objectif dont il se prévaut.

Vous êtes, Monsieur Queyranne, administrateur de ce fonds aux côtés de Monsieur Michel Bouvard Sénateur et de Monsieur François Drouin, président des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.

Il ressort du rapport de l'Agence des Participations de l'Etat (APE) que le fonds que vous administrez est l'actionnaire majoritaire de ces deux tunnels routiers, il est toutefois impossible de trouver **une seule action de ce fonds autre que celle d'éponger les pertes du tunnel du Fréjus par la ponction des dividendes du tunnel du Mont-Blanc.**

Vous et vos collègues n'avez rien fait au sein du Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA) pour que la pollution cesse dans les vallées alpines alors que c'est la fonction même de ce fonds depuis 13 ans !

Pire encore, vous êtes complice, en votre qualité d'administrateur, de la baisse du tarif pour les camions les plus polluants au tunnel du Mont-Blanc (les camions euro 3 payaient en 2014 moins cher que ce qu'ils payaient en 2013 !).

Vous n'avez rien entrepris pour que les camions Euro 1 et Euro 2 qui circulent en Maurienne soient interdits alors que cela est prévu par l'accord franco-italien devenu traité binational à l'annexe 3.

Ce même accord a institué une taxe pour les poids lourds dans les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc de 3,5% que vous avez accepté de ramener le 3 décembre 2012 à 2,40%. Nous vous demandons par la présente, en votre qualité d'administrateur du Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA), de nous indiquer **à quoi ont été affectées les recettes de cette taxe que nous évaluons à 7 millions d'euros par ans (243€ X 1.220.000 camions (Mt-Blc+Fréjus) X 2,4%) ?**

Vous aviez la possibilité effective de favoriser le transfert des marchandises de la route vers le rail en votre qualité d'administrateur et de président de la Région Rhône Alpes. Il est de votre responsabilité de rendre compte de vos actions ou plus probablement de votre inaction en faveur du transport des marchandises par le rail.

Des taxes ont été instituées pour le report modal et vous avez l'obligation de rendre compte de l'utilisation des fonds et taxes qui ont été perçus par le fonds pour l'inter modalité. Le tour de passe-passe de Messieurs Bouvard et Destot proposant une nouvelle taxe poids lourds alors que le gouvernement a abandonné l'écotaxe (avec près d'un milliard d'euro de pénalités à la clé), ne trompe personne puisqu'en synthèse, ils proposent de laisser les camions sur la route pendant 60 ans pour que le droit de polluer et de tuer par les émissions des moteurs diesel finance un projet inutile vendu pour transférer ces mêmes camions sur le rail !

Vous évoquez dans votre communiqué du 16 juillet un rapport au Sénat intitulé «**Pollution de l'air : le coût de l'inaction**» Vous êtes en effet bien inspiré, puisque votre bilan au sein du Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA) n'est pas inexistant, il a au contraire favorisé le routier par le doublement et l'ouverture à la circulation d'un deuxième tube au tunnel du Fréjus. Vous êtes également complice du souhait du président des tunnels routiers du Fréjus et Mont-Blanc de voir la reprise du trafic routier pour équilibrer les comptes des tunnels au mépris de la santé des riverains et des engagements de la France.

En cette année de la COP 21, avec une ligne ferroviaire entièrement mise au gabarit et modernisée pour transporter 80% des camions circulant entre la France et l'Italie, pour laquelle la région a financé des aménagements de protections acoustiques, vous devriez être en mesure de présenter un bilan positif et ne pas vous limiter à des opérations de communication. Vous n'avez rien entrepris pour la réduction des transports routiers.

Nous vous demandons de publier les comptes du Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA) dont vous êtes administrateur et votre rapport d'activité qui démontrera que vous vous êtes limité à éponger les pertes du routier sans rien faire pour le report modal.

III. LE LYON TURIN EST UNE EQUATION IMPOSSIBLE

Le Lyon-Turin arrive trop tard :

A. Il est condamné par la baisse inéluctable des trafics et la concurrence des tunnels suisses et autrichiens qui ont pris le marché

Nous avons développé cela dans de nombreux documents accessibles sur le site : lyonturin.eu

Les suisses et les autrichiens ont pris 20 ans d'avance sur un marché qui ne sera plus en croissance, mais en repli.

A la question récurrente « pourquoi ne sommes-nous pas capables de financer un tel projet alors que les suisses le font ? Il y a plusieurs niveaux de réponses.

- les suisses s'appuient sur un réseau solide, entretenu et des cantons qui mutualisent leurs ressources.
- Pour les Suisses, les banques sont un « acteur économique » au moins aussi important que les sociétés de tunneliers. Cela facilite le retour sur investissements. Nous n'irons pas plus loin dans ce commentaire !

B. Il est condamné par la multitude des autres projets en France dont il absorberait les crédits possibles

L'accumulation des annonces par le gouvernement laisse perplexe ; n'y aurait-il pas derrière tout cela, annonce de bus concurrents au rail, annonces de nouvelles lignes TGV... des indices d'une volonté de prendre en étau la SNCF pour dynamiser cette vieille structure (et sa dette) ?

Certains observateurs avertis ne sont pas loin de le penser.

C. Le Lyon-Turin est condamné par l'existence d'une ligne ferroviaire opérationnelle et amortie dont les coûts d'infrastructure sont nuls et ceux d'équipement (gabarit, RTMS...)

sont réalisés et par l'existence de deux tunnels routiers performants.

Nous renvoyons au premier chapitre ci-dessus et à tous nos écrits sur le sujet.

D. Le Lyon-Turin est condamné par son coût exorbitant qui induira un coût d'usage incompatible avec le marché et avec le transport de fret

Écoutons Yves Crozet (professeur à sciences-po et Pdt du laboratoire d'économie des transports)

« L'annonce du gouvernement pour les deux lignes TGV du sud-ouest est électoraliste. Il s'agit de rassurer les élus locaux, de ne pas les désespérer alors qu'ils interviennent déjà dans le financement de la ligne en construction Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux (SEA). Il faut en être conscient. Plus de cinquante collectivités territoriales financent cette ligne. Les collectivités doivent verser des fonds à SNCF Réseau (ndlr :ex-RFF) transférés au concessionnaire désigné Lisea. Le but est que les élus situés au sud de Bordeaux continuent de verser leur écot. Mais certains ont déjà arrêté de payer. Je le redis, c'est une annonce d'opportunité, car il n'y a pas encore de DUP, ni de schéma de financement...

*On avance le chiffre de 8,3 milliards d'euros pour financer la ligne, mais où va-t-on les trouver ? Avoir recours à une concession est impossible pour la raison qu'un tel système implique d'avoir un minimum de revenus provenant des usagers eux-mêmes. Si on a fait la ligne Bretagne-Pays de Loire ou le contournement de Nîmes-Montpellier en partenariat public-privé (PPP) et non en concession, **c'est parce que les revenus qu'on peut tirer de l'infrastructure sont très faibles par rapport au coût de réalisation.** Le Conseil d'Etat dira qu'on ne monte pas un projet de concession si c'est pour verser 80 % d'aides publiques.*

Reste un partenariat-public-privé ? La difficulté serait alors de savoir d'où vient l'argent public. Dans cette optique, le privé construirait la ligne, l'entreprendrait, mais, au final, qui devra payer ? Dans le PPP Bretagne-Pays de Loire, c'est surtout l'Etat et les collectivités. Pour Bordeaux-Toulouse, cette solution impliquerait que les collectivités sortent 4 milliards alors qu'elles ont moins de budget ! Personne n'est capable d'écrire l'équation financière du projet Bordeaux-Toulouse et Dax. Sauf à faire financer les 8 milliards par l'Etat. Mais où va-t-il lui-même les trouver, alors qu'il conduit par ailleurs deux projets qui ne rapporteront rien : le tunnel Lyon-Turin et le canal Seine-Nord où on ne parvient pas à mobiliser de l'argent public et privé. Une autre question : L'Europe a-t-elle encore de quoi financer les bons projets ? »

Faire croire que la création d'une infrastructure nouvelle va créer des besoins et faire augmenter le trafic est une pure imposture ; les échanges sont arrivés à maturité entre la France et l'Italie et ils ne peuvent que se réduire du fait de la tendance actuelle de l'économie. Les flux est-ouest n'ont aucune raison d'augmenter ; toutes les études le disent.

Citons 2 exemples très précis

- 1) on nous avait déjà promis que la création de **l'autoroute de Maurienne** devait faire exploser les trafics routiers au tunnel de Fréjus : il n'en a rien été et vous pouvez même constater la forte décroissance dans les chiffres ci-dessus ! L'aspirateur à camions est un mythe.
- 2) Une nouvelle preuve de cette imposture, preuve éclatante, voire éblouissante, nous est apportée par les chiffres du **tunnel du Perthus, le petit frère du Lyon Turin !**
 - 2,9 Millions de passagers prévus, 1,8 Millions réalisés, un nombre de trains en diminution.

- Une ligne nouvelle, un tunnel de base et pourtant, une baisse de trafic !
- Paris-Barcelone devait passer à 5h35 ; temps moyen actuel : 7h35 !
- Concession accordée pour 50 ans et financements en PPP : après 4 ans seulement, les Etats vont devoir reprendre les dettes et le déficit qui sera durable.

Appliquez cela au cas du Lyon-Turin et vous aurez la plus grande catastrophe financière du siècle.

D. Le seul tunnel de base condamne économiquement le Lyon-Turin

La seule partie « tunnel de base » représenterait environ 1/3 du coût de la partie franco italienne du Corridor européen. Or, ce tunnel sort de toutes les normes économiques et sera in-finançable. (voir nos analyses).

Le simple bon sens impose donc le choix de la ligne amortie pour rendre ce corridor possible. Si le choix avait été fait de consacrer les finances mises à la construction de la vraie fausse galerie de sécurité (qui sera en fait une galerie à faire circuler plus facilement les camions) à la construction d'un second tube à côté de la ligne du Mont-Cenis, nous aurions aujourd'hui un Lyon-Turin parfaitement opérationnel. Ce tunnel ne répond pas à la mode des tunnels de base, mais a l'avantage d'être beaucoup plus court : 13,6 km au lieu de 57 km.

Mais, pour le Lyon-Turin, il faut ajouter les tunnels de Belledonne (19,7 km) et du Glandon (9,5 km) pour le rendre opérationnel, soit 30 km de tunnels alpins dont on parle peu pour ne pas effrayer.

Mais pour le Lyon Turin, il faut ajouter la ligne de Saint Exupéry jusqu'à l'entrée du tunnel de Belledonne qui comporte 10 ouvrages d'art dont 3 tunnels (Ste Blandine, Dullin l'épine et Chartreuse, soit 2,4+15+25 = 42,4 km de tunnels). C'est donc au total 72 km de tunnels qu'il faudra ajouter aux 57 km du tunnel de base.

La comparaison avec notre solution de « Lyon-Turin au rabais » comme le dit Monsieur Queyranne « de la hauteur de sa superbe », laisse pantois. Mais si on estime que le coût des 72 km de tunnels seraient équivalents au coût du tunnel de base, soit 11 Milliards, c'est un rabais de 22 Milliards que nous proposons. Dans ce cas, nombreux seront ceux qui choisiront un « Lyon-Turin au rabais ».

Je pense qu'il est urgent d'en parler, monsieur le Président, car cela devrait faire réfléchir ce gouvernement ou le suivant et très certainement la centaine de collectivités concernées par ce financement !

L'Araf, le gendarme du secteur ferroviaire, refuse depuis plusieurs mois de valider le montant des péages qui seront pratiqués en 2016 pour les trains de marchandises circulant sur le réseau, au motif que l'Etat ne tient pas ses engagements en matière de subventions.

Le gouvernement s'est ainsi engagé depuis plusieurs années à subventionner le secteur, en prenant à sa charge une large part des péages que les opérateurs doivent verser à SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures. Sur les quelque 330 millions d'euros de péages sur le fret ferroviaire perçus chaque année

par SNCF Réseau, près de 200 millions sont - en théorie - versés par la puissance publique, car l'Etat ne paie plus.

Nous ne connaissons aucune donnée (ou simulation) sur les redevances que paieraient les trains utilisant le tunnel de base et la ligne Lyon-Turin nouvelle.

Les calculs que nous avons faits sur le seul tunnel de base montrent vite l'impossibilité absolue : les redevances sur 50 ans couvriraient à peine les frais d'entretien du tunnel. Dans cette hypothèse, comment envisager des financements par emprunts, quelle qu'en soient la forme : qui assurerait le remboursement ?

Une donnée de base reste incontournable : ce ne peut être que l'utilisateur ou le contribuable.

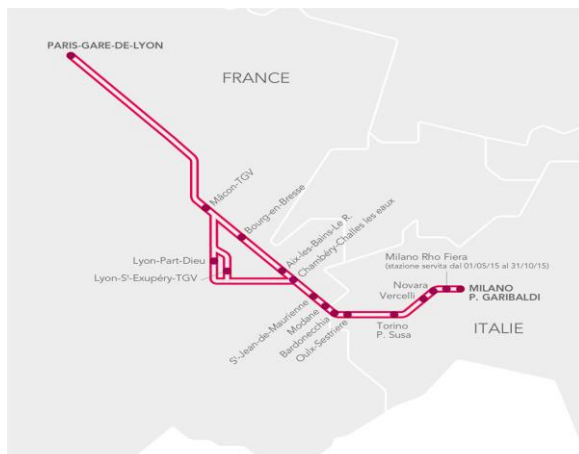
De toutes façons, le péage acquitté par les trains de marchandises ne permet pas de couvrir le coût d'utilisation des infrastructures, comme le demandent les règles européennes. Ceci pourrait être déterminant pour la suite du financement européen.

E. La fonction voyageurs ne justifie en rien le Lyon Turin

la ligne Paris- Turin – Milan ne passe et ne passera pas par Lyon.

Aujourd'hui :

- ✓ **Trois TGV par jour assurent la ligne Paris-Milan avec 6 à 10 arrêts.** Ils sont rarement complets. Une nouvelle ligne ferait gagner très peu de temps ; en effet, puisqu'on qualifie de « gares internationales » Lyon St Exupéry, Chambéry, St Jean de Maurienne, Suse-Bardonnechia, les trains ne pourront que s'y arrêter, ne serait-ce que pour tenter de les remplir
- ✓ **Un ou deux trains par jour assurent la liaison Lyon-Turin par Chambéry. Ils sont rarement complets.**
- ✓ **Toutes les hypothèses de trafic voyageurs** ont été démenties par les faits et les analyses ; il faut se rendre à l'évidence, **les 15 ou 19 Millions de passagers** annoncés dans les années 90 pour 2012 étaient un fantasme ; il y en a péniblement un million en 2014 et 3 TGV par jour AR pour Milan passant par la ligne historique et la voie ordinaire en Italie. Plus personne ne prévoit un trafic multiplié par 10 ou par 15, pas même par deux.



- Le 25 octobre 2013, l'Etat confirme que le

caractère de voie à grande vitesse dite « **Projet de LGV Lyon-Turin voyageur** » a été **abandonnée** du fait de la « non reconduction » de la décision le « qualifiant » de « **Projet d'Intérêt Général** » .

- La **Cour des comptes le 23 octobre 2014** annonce que toutes les lignes TGV (hormis Paris-Lyon) sont déficitaires et vont sombrer économiquement inexorablement.
- 2015 : **Macron** libéralise le transport longue distance par autocar, et les tarifs pratiqués sont

déjà bien plus attractifs que ceux du train. Lyon-

Turin : 19 €.

Les promoteurs du projet ont dû changer de pied et, suite au rapport Duron qui repoussait les accès français. (Le Conseil d'Etat doit se prononcer très prochainement sur la DUP que nous avons profondément contestée). Ils ont du replier les objectifs pour verrouiller le projet en commençant par le tunnel de base. Qu'apporterait une nouvelle ligne ? Peut-être passerait-on, au maximum, de 5 trains/jour AR à 8 ou 10 trains/jour AR.

Exit le projet de TGV : la ligne existante suffit tout à fait

F. Le Lyon-Turin est condamné par l'incapacité politique à mettre en œuvre le report modal dont on a tellement tardé la mise en route que maintenant l'addition des coûts devient inextricable.

Le report modal des camions sur les trains est l'objectif prioritaire.

Il semblerait que, s'il est prioritaire dans les discours de ses promoteurs pour justifier le Lyon-Turin, il ne le soit, ni dans leurs actes, ni dans ceux des pouvoirs publics

Qu'est-ce que le report modal ? C'est l'action de remplacer un mode de transport saturé par un autre pour décongestionner le premier. Le report modal permet ainsi de limiter le transport de marchandise massifiée en tout route pour les transférer sur le rail ou la barge.

***Constat :** Les émissions de CO2 émises par le secteur des transports peuvent considérablement diminuer grâce aux accords Français et Européens mis en place en terme de protection de l'environnement. La mise en place d'une autoroute européenne d'ici 2050 permettra de développer des connections efficaces et compétitives. Dans le même temps, 50% des transports effectués par route devront passer par le rail ou la barge et ainsi diminuer de 60% les émissions dues au transport.*

L'avenir du report modal en France et en Europe

Pour faciliter le report modal, la chaîne logistique du transport multimodal doit être efficace et fluide. Informer et rassurer le client tout au long du circuit de la marchandise est ainsi une étape essentielle. Pour ce faire, l'Union Européenne met en place des couloirs ferroviaires et développe des subventions pour la transformation et la modernisation des différents terminaux. Ces actions permettent de minimiser l'impact sur l'environnement et de développer l'attractivité grâce à la fiabilité du transport tout en limitant la congestion des autoroutes et les frais administratifs.

Atouts du report modal :

Avantages environnementaux, économiques et sociaux inhérents au report modal :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- C'est une démarche de développement durable
- Réduire les nuisances dans les zones éco-sensibles
- Consommer moins d'énergies non renouvelables
- Economiser sur les coûts de carburant
- Réduire la fluctuation des coûts d'exploitation par rapport au prix du gazole

- *Limiter l'impact des taxes mises en place sur les transports par route*
- *Minimiser les risques d'infraction et faciliter le respect des réglementations en vigueur*
- *Eviter le travail de nuit pour les chauffeurs poids-lourds*
- *Optimiser l'utilisation du matériel.*

Et pendant ce temps, en Suisse....

La voie ferrée historique atteint une part de marché record face à la route dans le transit international en Suisse : 69,2 % des 19,9 millions de tonnes transportées à travers les Alpes suisses lors du premier semestre 2015 l'ont été par le chemin de fer, annonce l'Office fédéral (ministère) des Transports.

Formidable : 69,2% de 19,9 = 13,8 Millions de tonnes par le rail et sans tunnel de base car l'essentiel passe par la ligne actuelle du Gothard qui a quasi le même profil en long que la ligne historique Ambérieu - Modane - Turin. Un joli pied de nez aux détracteurs de la ligne ferroviaire existante du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis .

La Suisse démontre que quand on veut on peut ! En France, on attend quoi ?

Pitié ! Que Louis Besson arrête de déclamer son discours misérabiliste qui ne cesse de décrier la pauvre ligne de Cavour ! Car pendant ce temps, les Suisses et les Autrichiens vont prendre la totalité quasi totalité des « parts de marché » du transport des camions et du fret transalpins. Et alors, non seulement il n'y aura plus de camions à transporter sur une nouvelle ligne, mais peut-être même plus assez pour saturer la ligne existante.

Sur le fond du projet : quel avenir pour les transports ?

Le projet est-il encore en phase avec la situation de nos économies ?

La situation de nos économies, la diminution des trafics est-ouest, les délocalisations industrielles, l'évolution vers une économie de services, une économie de proximité, la fin constatée de la croissance... ont changés la donne. Les nouveaux tunnels en Autriche et en Suisse vont être en service et la concurrence sera farouche. Même dans le sens sud-nord, le niveau des échanges entre Brenner et Méditerranée est inférieur de 20 à 25 % à ce qui était espéré en 1990. Enfin, si la solution de financement retenue était l'Eurovignette, il ne fait pas de doute que cela aura une incidence sur le coût des transports qui diminueront en volume. Cette diminution va dans le sens de l'histoire d'une croissance qui ne sera plus et d'une économie qui se réoriente. *Sur tous ces aspects, nous renvoyons à nos analyses sur le trafics réels, tant voyageurs que fret.*

NOTRE PROPOSITION :

Le report modal, ferroutage et fret, ne sont pas rentables. C'est une donnée actuelle.

Ils peuvent le devenir si l'on met les structures publiques à disposition de sociétés privées qui organisent le service. Mais l'expérience montre qu'ils deviennent très vite gourmands et exercent un chantage au subventionnement.

Une société régionale pour le report modal

Aussi, dans le cas précis du Lyon-Turin, compte-tenu de l'impasse financière dans laquelle les promoteurs nous ont conduits, je propose ici une solution régionale.

Les écologistes proposent une régie pour gérer les trains quotidiens de la nouvelle région Auvergne Rhône-Alpes : c'est une excellente idée.

Cette région, plus grande que 13 des 27 pays européens a la taille critique pour prendre cette activité directement en charge.

La solution pour la gestion du fret devra passer également par une société régionale ; ce sera sans doute une société mixte, sans doute transfrontalière, mais assurément sans but lucratif. Cela constitue une activité économique à soutenir. La région est pleinement compétente.

Dans ces conditions, le fret et le ferroutage pourront être relancés.

Cependant, **il faudra qu'une loi prévoie clairement les possibilités que les régions auront d'interdire certains trajets aux camions et l'obligation pour eux de monter sur les trains.**

Il faudra aussi prévoir les transferts des fonds publics d'Etat correspondants aux régions ; mieux encore serait de transférer aux régions la fiscalité ad hoc, notamment une ecotaxe, mais évidemment pas celle de Mr Bouvard qui a la particularité, originale, il faut le reconnaître, d'être assise sur des circulations de camions qu'on supprimerait.

1. Si d'autres régions se saisissaient ainsi du problème, il est certain qu'une société créée par les régions de PACA à l'Aquitaine pourrait se pencher sérieusement sur l'autoroute maritime de méditerranée. Le scénario fait par RFF n'était pas trop coûteux et terriblement efficace.
2. On peut dire aujourd'hui que la SNCF, qui a eu son heure de gloire, est devenue un énorme échec et qu'il faut sortir au plus vite du borbier pour ne pas s'y engluer. En qualité de régionaliste, je suis convaincu que le modèle régional est plus adapté, dans le monde actuel, que le modèle étatique.

La révolution du transport serait ainsi en marche.

Il faut trouver une solution qui ne soit ni prédatrice, ni hégémonique, qui garde souplesse et préserve l'avenir. La solution du tout public étatique a vécu.

Au niveau étatique : la coordination. Au niveau régional : l'opérationnel.

Cette solution nous semble se trouver dans une gestion mixte : « public régional » et sans une part de capital privé. Mais il faut absolument bannir les PPP qui se révèlent être des catastrophes, les uns après les autres et qui ne sont pas tenables dans la durée.

Par ailleurs, Bruxelles s'est prononcée récemment pour une séparation claire entre les fonctions de gestionnaire d'infrastructures et celles d'exploitant ferroviaire.

Bruxelles semble aussi assouplir sa volonté de libéralisation à tout prix.

PARLEMENTAIRES FRANÇAIS ET ITALIENS, STOPPEZ LE LYON-TURIN DES MAINTENANT

Le projet va revenir devant les parlementaires ; nous plaiderons pour l'arrêt de ce projet des lobbys.

Le Lyon-Turin a été l'affaire d'une petite équipe de promoteurs ; **nous condamnons leurs méthodes** : lobbying forcené, « la com, la com... », l'achat des médias, le fait accompli, le manque de transparence, la répression contre toute opposition...

Depuis de longues années, les opposants ont démonté un à un, patiemment, tous les arguments de ce projet d'un autre âge ; Tous les arguments avancés depuis 20 ans pour le justifier sont tombés les uns après les autres ; Il n'en reste plus qu'un, le report modal des camions sur les trains.

Depuis 4 ans, nous avons dénoncé ces méthodes par un grand nombre de procédures judiciaires, dans le respect des règles démocratiques, en tout indépendance et sans aucun intérêt particulier, et nous souhaiterions une attitude également responsable et respectueuse de ceux qui ont imaginé ce projet.

Toutes les remarques de ce courrier vous étaient destinées, mais aussi à votre successeur et aux pouvoirs publics.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations

**Noël Communod, Conseiller régional sortant,
le 12 octobre 2015.**

Cette lettre n'aborde pas tous les sujets que soulève le Lyon-Turin ; elle n'aborde pas :

- ✓ **La catastrophe écologique** provoquée par les millions de tonnes de roches diverses extraites et entreposées, on ne sait où. Les millions de mètres-cubes d'eau vidés de la montagne (particulièrement par le passage sous chartreuse).

- ✓ **Les DUP** telles qu'elles sont menées sont un scandale : **une DUP n'a même pas pour objectif de comparer coûts et utilité, les conflits d'intérêt y sont monnaie courante**, même si elles font l'objet d'un avis négatif du Conseil d'Etat, le gouvernement peut s'asseoir dessus comme il vient de le faire en autorisant les chantiers de deux LGV dans le sud-ouest.
- ✓ Les coûts et les calculs qui sont faits exclusivement **par ceux « qui savent », c'est à dire par des sociétés ou succursales des sociétés directement bénéficiaires du projet.**
- ✓ On nous dit :« Le Lyon-Turin, c'est bien : cela crée du business, de l'activité et de la croissance ! » nous disons : **c'est un choix politique de créer une infrastructure inutile au détriment d'une multitude de chantiers indispensables sur les lignes intérieures.**

En matière de financements des infrastructures, nous avons décrit par ailleurs la pompe à finances publiques qu'elles représentent :

- ✓ **Un rappel salutaire : il n'y a que deux financeurs possibles : les usagers et les contribuables.**
- ✓ **LES PPP (partenariats public-privé) sont une bombe à retardement** (*voir la faillite de l'opérateur au tunnel du Perthus : un mini Lyon-Turin*) Voir aussi le rapport très critique du sénat.
- ✓ **Une nouvelle écotaxe pour financer les infrastructures : OUI, si celles-ci sont utiles**
Mais si elle ne sert qu'à compenser les exonérations de taxes importantes des tunneliers en amont et leur évasion fiscale en aval, ou si le projet n'est pas utile, **alors NON**

En matière de démocratie, il y aurait également matière à écrire un livre entier :

- ✓ Les méthodes de lobbying dépassent tout ce qu'on peut imaginer, mensonges, chiffres volontairement erronés, utilisation de fonctionnaires, utilisation d'argent public pour aller chercher des subventions publiques et acheter de la communication : la Transalpine.
- ✓ Le traitement des opposants, les méthodes, Erri de Luca au tribunal...

Le Lyon-Turin est classé N°1 européen des « projets inutiles et imposés »