

Le Dauphiné dans un article du 15 juin 2018 se pose la question de l'arrêt du projet Lyon Turin. Mais les faits énumérés par le journaliste sont trompeurs et faux.

D'abord, les travaux en cours ne concernent que des **travaux de reconnaissance**. TELT parle de **164 km de galeries** à creuser et non de 130 pour le seul tunnel de base. À cela, il faut ajouter les accès avec les tunnels de Belledonne et du Glandon en bi-tubes soit 2 fois 33 km. Ces ouvrages ont été Intégrés à la partie commune franco-italienne lors de l'accord signé le 30 janvier 2012. La France est donc engagée pour leur réalisation en contrepartie d'une participation financière accrue de l'Italie pour le tunnel de base selon la clé de répartition de 42,1% pour la France et de 57,9% pour l'Italie, hors financement européen. **Aucuns travaux définitifs** ne sont engagés. À St Martin la Porte, le tunnelier mal en point est encore en reconnaissance. La Ministre des Transports Elisabeth Borne l'a redit le 31 mars 2018 devant le Sénat.

Un milliard et demi d'euros dépensés sur 8,6, coût total prévisionnel ? Nous savons déjà que c'est faux. Le tunnel identique du **St Gothard en Suisse**, livré en **2016**, a coûté **10,8 milliards**. Pour illustrer cette dérive des coûts, les travaux des trois descenderies françaises étaient au départ estimés à 371 millions d'euros et coûtent aujourd'hui le triple. Enfin au-delà du coût « certifié » de 8,6 milliards d'euros les surcoûts sont pris en charge égale par la France et l'Italie. La ministre des transports en mars 2018 a affirmé que la France devrait acquitter 2,5 milliards d'euros soit 25% du total. Mathématiquement donc, le tunnel est déjà chiffré à 10 milliards. L'argent des 40% de l'Union Européenne provient des contributions des 28 pays, donc de nos impôts. Le plus grand gaspillage d'argent public serait plutôt de poursuivre un tel projet.

Il est inutile de creuser un tunnel de base quand la **ligne existante n'est pas saturée** et seulement utilisée à 20% de ses capacités selon SNCF réseau. L'Autoroute Ferroviaire Alpine est maintenue dans un état secondaire, alors que les transports de marchandises pourraient déjà emprunter la voie existante par conteneur, par wagons surbaissés par wagons suisses à petites roues si la législation le permettait. En Suisse, deux tunnels de base ont été construits car ce pays alpin se situe sur un axe de transit Nord-Sud saturé, ce qui n'est pas le cas pour l'axe Ouest-Est.

Il est inutile parce que **cette ligne actuelle a été modernisée** entre Ambérieu et Modane par sa mise au **gabarit européen B+**, par Réseau Ferré de France de 2005 à 2013 sous la présidence d'Hubert du Mesnil, actuel président de TELT. Celui-ci qualifie cette ligne d'historique et d'obsolète. Le vrai scandale serait que cet investissement de près d'un milliard € ne serve à rien. Là est la vraie déraison ! Cette ligne est loin d'être un « tortillard » mais est l'équivalente des **lignes du Gothard et du Brenner où ont circulé 14 à 16 millions de tonnes de marchandises en 2017**, selon l'Office Fédéral des Transports Suisses.

Il est inutile car en effet il y a **urgence à mettre immédiatement les marchandises sur le rail**, donc il faut utiliser tout de suite cette ligne internationale pour **soulager l'atmosphère des vallées alpines, améliorer la santé des populations et sauver les gares de Maurienne** menacées de fermeture.

Il est inutile car les **prévisions de trafic** qui ont présidé à ce projet se révèlent **fausses** : en 2006, TELT prévoyait que 2,77 millions de camions franchiraient les deux tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus en 2017. En réalité, l'année 2017 n'en a vu passer que 1,36 million, soit **une erreur de plus de 50% !** Si on peste contre les camions au bord de la Méditerranée en particulier entre Nice et Vintimille, il faudrait plutôt utiliser le vrai corridor méditerranéen qu'est la route maritime entre les ports espagnols et italiens ou plus éloignés ceux de la mer Noire.

Il est inutile ce que soulignent déjà **tous les grands corps de l'État** : Conseil général des Ponts et Chaussées, Cour des Comptes, Conseil d'Orientation et d'Infrastructure. Ce dernier dans son

rapport de février 2018 insiste sur les accès du tunnel de base : « la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables ». Or, **si les conditions sont défavorables pour les accès, elles le sont aussi pour le tunnel de base.**

La LGV Perpignan-Figueras, située dans le même « corridor européen méditerranéen » que le Lyon-Turin devrait servir de leçon. Cinq ans après sa mise en service en 2009, le concessionnaire a été mis en règlement judiciaire et les opérateurs publics français et espagnol ont dû reprendre à leur compte les déficits d'exploitation. Avec un coût au Km au moins 6 fois plus élevé, et un potentiel de report modal du fret 3 fois moindre que la LGV Perpignan-Figueras, **la faillite du Lyon-Turin ne fait aucun doute.**

L'Union Européenne ne pousse pas à la roue mais demeure au contraire bien prudente et n'engage pas de financement tant que le projet n'a pas montré son utilité. Il est vrai qu'il s'agit désormais d'un projet politique. En France, il n'y a **pas de politique volontariste** de favoriser le transport des marchandises par rail. Sinon, le tunnel routier du Fréjus n'aurait pas été doublé, et il ne serait pas nécessaire de le renflouer chaque année par 19 millions d'euros venus des bénéfices du tunnel routier du mont Blanc. Cet argent aurait dû servir le développement du transport ferré de fret sur **la ligne Lyon Turin qui existe déjà.**

**Donc, il est plus que temps d'arrêter les frais.**