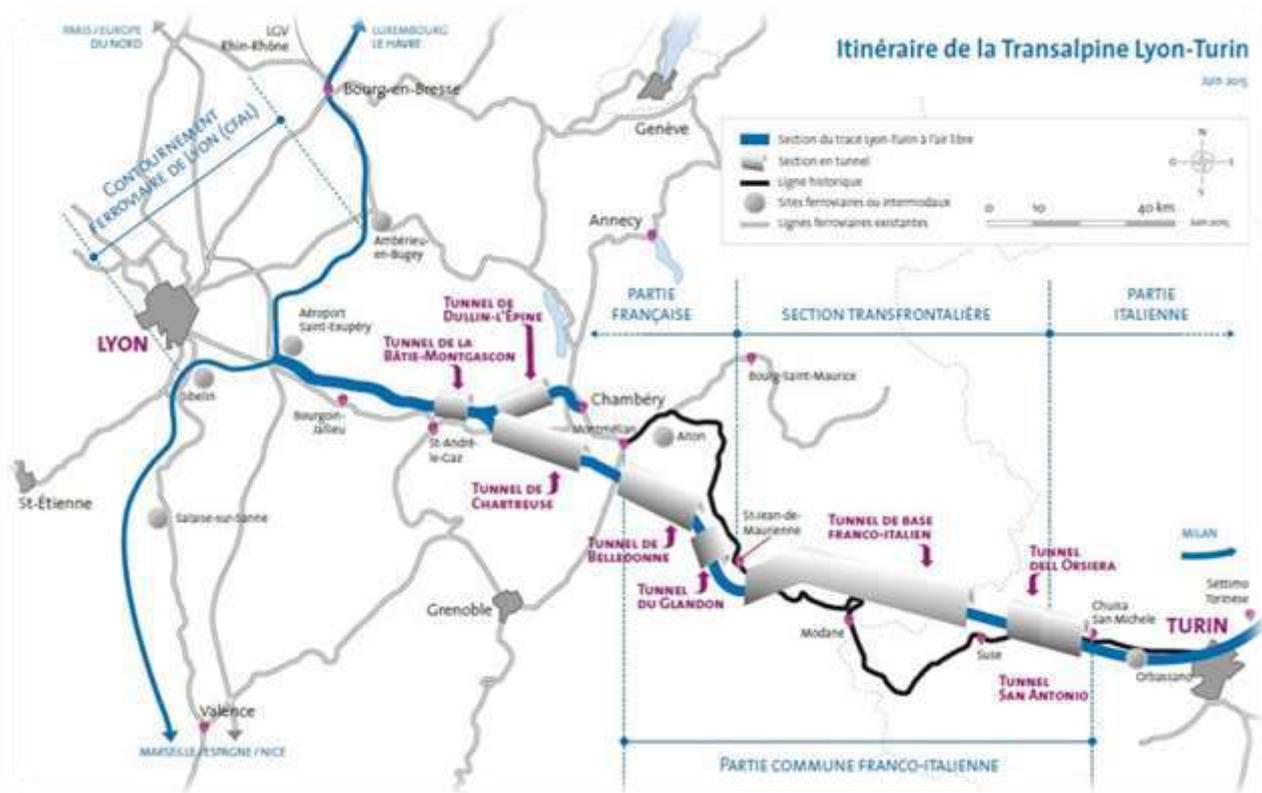


Version du 25/08/2022

## NOTE DE SYNTHÈSE

# NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE LYON-TURIN

### 1) Le projet :



Serpent de mer depuis bientôt 30 ans, le projet de Nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin (NLFLT) concerne un itinéraire de 270km dont près de 162 km sont en tunnel

\* Le découpage du projet compte tenus des accords franco-italiens comprend :

- **Une section transfrontalière** avec un tunnel de base de 57,5 km entre St Jean de Maurienne et Suse
- **Des accès français** à ce tunnel de base ; entre St Exupéry et St Jean de Maurienne avec les tunnels de Montgascon (7km), de l'Épine (12km), de Chartreuse (24km), de Belledonne (21km), du Glandon (10km)
- **Des accès italiens** entre Suse et Turin avec le tunnel d'Orsiera (19,5km)

\* l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 ratifié par les parlements des deux pays fin 2016 engage les 2 pays pour la réalisation de la **partie commune franco-italienne définie entre Montmélian et Chuisa San Michele** s'étendant donc au-delà de la section transfrontalière.

\* la société **TELT** (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) chargée de la réalisation de la section transfrontalière est une société de droit privé dite Société par Actions Simplifiées (SAS) détenue par moitié par les états Français et Italien

## 2) Un projet dont l'intérêt économique est contesté

\* **Des prévisions de trafic très surestimées** : Présenté à l'origine comme une ligne à grande vitesse pour le service voyageur, le projet a été relancé au début des années 2000 suite à l'accident d'un poids lourd dans le tunnel du Mont-Blanc en 1999 causant la mort de 39 personnes. Les promoteurs du projet le justifient essentiellement aujourd'hui par le trafic fret. Mais pour imposer le projet les prévisions de trafics marchandises dans les Alpes du Nord ont été très largement surestimées.

<b>Prévisions TELT pour 2017</b>	<b>2,77 millions de camions</b>	<b>16 millions de tonnes de fret sur le rail</b>
<b>Réalisé en 2017</b>	<b>1,36 millions de camions</b>	<b>3,2 millions de tonnes</b>
<b>Ecart réalisé/prévisions</b>	<b>- 51%</b>	<b>-80%</b>

**NB : La baisse constatée du trafic entre la France et l'Italie amorcée bien avant la crise financière de 2008 s'explique par :**

- le fait que la France et l'Italie se soient largement désindustrialisées depuis les années 1990  
- le développement des échanges mondialisés via les ports de l'Europe du nord, et les ports méditerranéens, engendre des flux de marchandises nord-sud en Europe par la vallée du Rhône, la Suisse et l'Autriche, et non pas est-ouest au travers les Alpes franco-italiennes. C'est ainsi que la Suisse a réalisé 2 tunnels de base au Gothard et au Loschberg, et l'Autriche au Brenner (en cours), pour répondre à la saturation de leurs lignes ferroviaires existantes aux profils comparables à notre ligne actuelle du Mont-Cenis

\* **Un projet ruineux** : Les estimations du coût du projet n'ont cessées de dériver depuis 2002

	<b>Prévisions promoteurs</b>	<b>Réalisation ou réactualisation</b>
<b>Travaux préliminaires</b> des 3 descenderies sur le territoire français	<b>371 millions d'€( base 2002)</b>	<b>Soldés à 981 millions € en 2008 (+ 164%)</b>
<b>Tunnel de base de 57,5km</b>	<b>8,6 milliard d'€ ( base 2012)</b>	Le tunnel de base du Gothard en Suisse de 57km de caractéristiques similaires achevé en 2016 a coûté <b>11 milliards €</b>
<b>Projet global Lyon-Turin</b>	<b>12 milliards € ( base 2002)</b>	<b>26,1 milliards € (base 2012)</b> Estimation par la Direction du Trésor

**Nb** : les descenderies sont des galeries permettant depuis la surface d'atteindre le niveau du futur tunnel de base ( il y a 3 descenderies en France , et 1 descenderie en Italie)

- **En France,**

La Haute Administration a dénoncé et alerté les décideurs politiques à plusieurs reprises depuis 2003 que **la pertinence socio-économique du projet n'est pas avérée.**

le Conseil Général des Ponts et Chaussées (en 1998 et 2003),  
la Direction du Trésor, l'Inspection des Finances ( en 2003),  
la Cour des Comptes ( en 2012 et 2014),  
la Commission 21 dite « rapport Duron » en juin 2013,  
le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) en février 2018,

- En particulier , la Cour des Comptes dans son référé du 01/08/2012 s'alarmait que l'augmentation du coût du projet, était passé **de 12 milliards d'euros en 2002 à 26,1 milliards** en 2012 selon les estimations du Trésor, et rendait **"difficile les financements publics dans le contexte actuel "**. Elle constatait que la baisse du trafic transalpin par rapport aux prévisions établies en 1990, rendait la rentabilité du projet très aléatoire, mais aussi improbable la saturation de la ligne existante envisagée pour 2035. **En conséquence, elle recommandait de ne pas "fermer la porte à l'amélioration de la ligne existante" qui a été écartée sans avoir été explorée complètement.**

- **En Italie :**

Le gouvernement Italien avait fait réaliser une analyse coûts-bénéfices du Lyon-Turin rendue publique en février 2019 **qui concluait également à des résultats négatifs pour les finances publiques italiennes.**

## - La Cour des Comptes européenne

Plus récemment en juin 2020 cette administration qui contrôle et examine la légalité et la régularité de la bonne utilisation des fonds publics de l'UE a rendu un rapport spécial passant au crible 8 projets d'infrastructures qu'elle subventionne. Pour le Lyon-Turin le constat est accablant :

Elle pointe

- Une Augmentation de 85% des coûts depuis le projet initial du tunnel de base imaginé monotube, alors que le projet actuel prévoit un tunnel bitubes
  - Un Coût estimé à 9,6 milliards € en valeur 2019 alors que TELT communique sur la base de 8,6 milliards en valeur 2012. Ces estimations sont très certainement sous évaluées compte tenues des conditions économiques inflationnistes actuelles
  - de Très sérieux doutes sur la prévision de mise en service du tunnel de base en 2030 étant donné les retards pris dans les travaux cofinancés par l'UE depuis que cette date a été fixée (P. 21)
- La Cour des comptes de l'UE pointe aussi les erreurs et surestimation des projections de trafic fret (P.6 et 28) et conclut à l'exagération des avantages environnementaux du projet liés aux émissions de CO<sup>2</sup> en écrivant (P.35):  
« Cette prédiction dépend en outre des volumes de trafic : s'ils n'atteignent que la moitié du niveau prévu, il faudra 50 ans à partir de l'entrée en service de l'infrastructure avant que le CO<sup>2</sup> émis pour sa construction soit compensé ». Ainsi le bilan carbone désastreux du projet le rend clairement incompatible avec les objectifs de l'UE d'atteindre la neutralité carbone en 2050
- Elle remet en cause de la viabilité à long terme de la liaison avec le constat que : « Nous pouvons en conclure que pour toutes les infrastructures phares évaluées, la population totale résidant dans cette zone d'attraction est insuffisante pour assurer la viabilité à long terme ».

**La Cour des Comptes Européenne confirme donc les analyses des hautes administrations française et italienne**

### \* Un projet non financé :

- **La section transfrontalière constitue la première phase de réalisation du projet :**

l'accord entre la France, l'Italie et l'UE prévoit la répartition du coût certifié de 8,6 milliards € ( base 2012)

France	25%	2,15 milliards €
Italie	35%	3,05 milliards €
UE	40%	3,40 milliards €
au-delà du coût certifié	France et Italie se partagent pour moitié les surcoûts	

- L'UE ne s'est engagée que pour 0,813 milliards € pour la période 2014-2020, selon le principe « use it or lose it » « utilisés ou perdus » . Le projet ayant pris du retard dans l'exécution des travaux, TELT pour ne pas perdre le bénéfice de cette subvention a obtenu de la Commission Européenne une prorogation de délai jusqu'à la fin 2022, malgré la règle européenne en vigueur de redéployer les subventions non utilisées sur d'autres projets prioritaires.

- Au-delà il n'y a pas de visibilité sur le budget pluriannuel de l'UE pour la période 2021-2027 que devra voter le parlement européen.

- La France n'a pas défini son financement et l'Italie ne l'a fait que très partiellement

**En conséquence selon l'article 16 de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 les travaux définitifs de la section transfrontalière ne peuvent légalement être lancés tant que le financement total n'est pas disponible.**

Pourtant sans financement garanti TELT a attribué pour plus de 3 milliards/€ de travaux à des groupements d'entreprises en 2021 ( Vinci, Eiffage, Spie Batignoles etc ...)

## - Pour les accès français et Italiens du tunnel de base:

L'UE demande aux deux pays de s'engager à réaliser leurs propres accès au tunnel de base pour éviter que celui-ci ne soit une cathédrale dans le désert, et conditionne sa participation financière à ces engagements. Les discussions tripartites sont en cours et traînent en longueur:

**La France n'a rien décidé à ce jour** : Le Comité d'Orientation des Infrastructures (COI) ayant recommandé de repousser l'examen du financement de ces infrastructures **après 2038**, au motif que " **les caractéristiques socio-économiques sont à ce stade clairement défavorables**". En clair cela signifie que le tunnel de base s'il se réalisait serait alimenté par la ligne existante Dijon-Ambérieu-Modane déjà en très grande partie modernisée.

**L'Italie** de son côté a considérablement réduit l'ampleur du projet d'origine en s'appuyant sur la modernisation de la ligne existante Torino – Bussoleno.

Ainsi le lobby de la Transalpine, pour ne pas perdre le financement de l'UE pour la période 2021-2027, exerce des pressions intenses sur les gouvernements Français et Italien pour que des décisions rapides soient prises sur les accès.

## 3) Lyon-Turin : Une privatisation sur les rails

- Un aspect de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 a été peu commenté pourtant il ouvre en grand la porte à la privatisation des infrastructures ferroviaires pour la traversée des Alpes franco-italienne. En effet l'article 6.2 de cet accord mentionne que le promoteur public TELT " **pourra déléguer tout ou partie de ses missions à d'autres gestionnaires d'infrastructures des deux états**" ceci concerne aussi la ligne existante entre St Jean de Maurienne et Modane, jusqu'ici gérée par SNCF réseau, puisque l'article 24 du même accord prévoit le transfert de celle-ci à TELT société de droit privé.

- En février 2014 le promoteur public publie un dossier de presse dans lequel on y lit : " **On parle des risques liés à la construction uniquement pour les travaux de génie civil. Dans tous les cas étudiés, les travaux d'équipement (voies, caténaires, signalisation...) sont eux attribués à un partenaire privé chargé ensuite de la gestion des équipements dans le cadre d'un Partenariat-Public-Privé** ".

- Les acteurs de la privatisation sont très actifs sur ce dossier, à commencer par l'**ex-Président de TELT Hubert du Mesnil également Président de l'IGD** (Institut de la Gestion Déléguée) qui est une fondation d'entreprises ( parmi lesquelles les majors du BTP) qui milite pour la délégation de services publics et la promotion des Partenariats Publics Privés.

## 4) Les alternatives au Lyon-Turin

### \* La ligne ferroviaire existante Dijon-Ambérieu- Modane-Turin

Il s'agit de l'utilisation de la ligne existante qui a été rénovée en 2011 (avec près de 1milliards € d'investissements) pour sa mise au gabarit européen, la modernisation de la signalisation et la mise aux normes de sécurité nécessaires au transfert modal du fret sur le rail.

*NB : Le Ministre de l'époque Frédéric Cuvellier répondait le 5 mai 2012 au Sénateur de la Savoie Jean Pierre Vial, à propos de la sécurité de circulation dans le Tunnel : " Cet ouvrage a été élargi au gabarit dit GB+ afin d'y faire passer l'autoroute ferroviaire. A cette occasion, d'importants investissements ont été réalisés en matière de sécurité, qu'il s'agisse de niches de sécurité ou d'équipement de surveillance, notamment. Ce tunnel à fait l'objet de commissions de sécurité et est conforme aux exigences formulées".*

Suite à ces travaux la Commission Européenne estime pour sa part que : « Du côté français, la ligne conventionnelle existante, qui sert actuellement de ligne d'accès, est à présent conforme à la plupart des paramètres du RTE-T ( Réseaux Transeuropéens de Transport ). Les exigences qui ne sont pas remplies sont liées à la vitesse ( certaines sections autorisent 90 km/h au lieu de 100 km/h en raison de la pente de 25 ‰ »

- De fait dans le dossier d'enquête d'utilité publique en 2012 concernant les accès français au tunnel de base du Lyon-Turin, RFF (aujourd'hui SNCF réseau) annonçait une capacité de référence sur la ligne existante de 120 trains de fret/J et de 14,6 millions de Tonnes/an

**Utilisée à pleine capacité elle permettrait de sortir rapidement de la route entre 800 000 à 1 millions de camions/an. Pourtant cette ligne n'est utilisée qu'à 20% de sa capacité actuellement. \***

Si le transfert modal ne décolle pas, ( l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) entre Aiton et Orbassano ne transporte que 32 000 camions/an), c'est avant tout un problème de volonté politique, de réglementation, et de politique commerciale pour organiser des services ferroviaires efficaces pour le fret, il y a aussi la nécessité d'investir dans de nouvelles plateformes de chargement et dans du matériel roulant performant adapté au transport des containers.

*NB : Dans le contrat entre l'Etat et la SNCF il est prévu d'injecter 3 milliards €/an jusqu'en 2030 pour la rénovation du réseau ferré national, dont une partie pour tenter de relancer le fret ferroviaire en France, ce qui d'après la FNAUT est nettement insuffisant, d'après elle il manquerait plus d'un milliard€/an . Par contre l'ouverture en 2023 du deuxième tube du tunnel routier du Fréjus va fluidifier le trafic routier sur l'axe Lyon-Turin et rendre encore plus compétitive la route par rapport au rail.*

*NB : Pour imposer leur projet, le lobby du Lyon-Turin n'a cessé de dénigrer cette ligne présentée comme obsolète malgré sa modernisation et sa mise au gabarit GB1. Ainsi le comité technique de sécurité de la Commission Inter Gouvernementale (CIG) du Lyon-Turin recommande d'interdire le croisement de trains dans le tunnel existant du Mont Cenis, entre Modane et Bardonecchia. En conséquence, si cette recommandation était adoptée sa capacité théorique passerait d'un trait de plume de 91 à 46 trains par jour.*

### **\*Alternative pour le trafic fret Espagne-France -Italie**

Pour justifier le Lyon –Turin , celui-ci devrait capter le trafic fret entre l'Italie et l'Espagne qui passe aujourd'hui par la route à Vintimille. Il s'agit, en alternative, de développer les autoroutes de la mer entre les ports d'Algésiras, Barcelone, Marseille, Gènes, plutôt que de faire transiter ce trafic par la vallée du Rhône et les Alpes pour alimenter le Lyon-Turin, selon le schéma de ses promoteurs.

*NB : Le Lyon-Turin est présenté par ses promoteurs comme le maillon manquant du couloir Méditerranéen du RTE ( Réseau de Transport Européen) reliant le Portugal à l'Ukraine passant par les Alpes. La pertinence économique concrète de ce couloir n'est pas démontrée. **La société exploitante, en concession de service public, du tronçon de ligne Perpignan-Figueras partie intégrante de ce couloir Méditerranéen a été mis en règlement judiciaire et a jeté l'éponge après 5 ans d'exploitation : En comparaison le Lyon-Turin avec un coût de construction 6 fois plus élevé au Km et un potentiel de trafic 3 fois moindre est promis à une faillite certaine.***

## **5) Un Projet écocide néfaste pour l'environnement et le changement climatique**

Le Lyon-Turin est présentée par ses promoteurs comme un projet écologique puisqu'il rendrait compétitif le transfert modal du fret de la route vers le rail en évitant les émissions de gaz à effet de serre. Mais la réalité n'est pas aussi simpliste .

### **\* Sa construction engendrerait des dégâts irréversibles à l'environnement**

- Nuisances de Chantiers pendant 10 ans au moins , bruits , circulation d'engins , pollution de l'air etc...
- Disparition de 1500 ha de terres agricoles, et d'espaces naturels humides.
- Défiguration des paysages et destruction de la biodiversité , d'habitat d'espèces végétales et animales protégées, déboisement, renforcement du bétonnage des fonds de vallée, et entrepôts de millions de m<sup>3</sup> de déblais.....

- Modifications profondes du cycle naturel de l'eau dans les massifs traversés, les forages des tunnels agissent comme des drains captant les eaux de souterraines, tarissant les sources, asséchant les nappes phréatiques et les versants des montagnes.( La commune de Villarodin-Bourget a subi le tarissement de ses sources suite à la descenderie qui a été réalisée sous le village). **C'est un aspect des dégâts causés très inquiétant car irréversible**

**De plus, le projet ne respecte pas les lois sur l'eau** qui interdisent tous travaux dans les zones de protection de captage d'eau potable, notamment sur les communes de Modane et de Bramans.

## \* Un bilan carbone plombé par sa construction

C'est le paradoxe de ce projet qui se veut écologique : Selon les propres estimations de ses promoteurs (cahier 8 de l'observatoire du Lyon-Turin) la construction du seul tunnel de base engendrerait près de 10 millions de tonnes d'émissions de gaz à effet de serre pendant la durée du chantier.

Ainsi si les travaux commençaient en 2023 et dureraient 12 ans (en étant optimiste) l'ouverture du tunnel, serait en 2035 et il faudrait donc encore 12 ans au minimum pour sentir les premiers et timides effets bénéfiques du transfert (non garanti) des camions sur le train ; **donc une super pollution garantie au moins jusqu'en 2047.**

Cette perspective est clairement incompatible avec les conclusions du dernier rapport de l'IPCC, le groupe Intergouvernemental sur le Changement Climatique des **Nations unies**, qui dit nettement que " les émissions doivent être réduites **dès maintenant** " car en **2040** nous aurons dépassé le **seuil de sécurité** du réchauffement global, de **1,5°C**. alors que le traitement avec le Lyon-Turin ne donnerait des résultats au mieux que **dans 30 ans, voire 50 ans si le trafic n'atteignait que la moitié du niveau prévu** (Selon l'analyse de la Cour des Comptes de l'UE)

**Il y a donc urgence à agir, en utilisant dès maintenant la pleine capacité de la ligne existante** pour opérer un transfert modal massif du fret sur le rail et sortir au moins 800 000 camions de la route. Ceci permettrait **également de réduire rapidement la pollution de l'air due aux camions dont souffrent les populations des vallées alpines**

## 6) Le Lyon-Turin un enjeu d'aménagement du territoire

Les grands couloirs du réseau de transport européen, comme toutes les lignes TGV en général redessinent l'aménagement du territoire. Ce sont des infrastructures privilégiant et renforçant les liaisons à grande vitesse entre les grandes villes, là où se concentrent l'activité économique dans un contexte de mise en compétition des territoires, au détriment des zones périphériques ou peu dense, délaissées par la désindustrialisation et la désertification des services publics. Force est de constater que le coût de ces grandes infrastructures vampirise les moyens financiers nécessaires à la rénovation du réseau ferré existant de transports du quotidien dont près de 9000 km de petites lignes sont menacées de fermeture en France, aggravant la fracture territoriale

## 7) Le Lyon-Turin un enjeu éminemment politique

### \* le jeu dispendieux de l'Europe

- Pour étendre toujours plus le libre marché en Europe, l'UE en privilégiant les investissements dans les grands projets de transports transfrontaliers est le principal argentier du Lyon-Turin.

- Dans le cadre du budget européen pour la période 2021/2027 la contribution de l'UE pourrait être augmentée pour le financement du tunnel de base passant de 40% à 50% voire 55% pour inciter la France et l'Italie à réaliser les travaux définitifs. De même pour les accès

- la privatisation des infrastructures reste l'alpha et l'oméga de l'UE, les textes européens prévoient en effet que les fonds soient distribués à des projets ayant fait les efforts nécessaires pour attirer les capitaux privés dans le cadre des Partenariats publics-Privés (voir précédemment le rôle du Président de TELT)

- Le dossier Lyon-Turin démontre sans surprise la porosité de l'Europe aux lobbys (1) **en écartant les solutions techniques moins coûteuses sans les avoir explorées complètement.**

*NB : (1) outre le Lobby de l'IGD déjà cité au §3, le lobby de la **Transalpine**, financé en partie par la Région Auvergne-Rhône-Alpes,*

### \* En Italie le Lyon-Turin a fait exploser la coalition gouvernementale M5S/LEGA

- En 2019, le Premier Ministre Italien Giuseppe Conte issu du mouvement M5S opposé au projet a justifié son ralliement au Lyon-Turin en juillet 2019 **avec l'affirmation mensongère** que stopper le projet coûterait plus cher que de le réaliser. Cette volteface prenait le contre-pied du résultat de l'analyse coûts-bénéfice commandée par son propre gouvernement, qui concluait négativement sur l'intérêt de poursuivre le projet.

- Depuis le gouvernement de Mario Draghi (aujourd'hui démissionnaire) compte utiliser l'argent européen du plan de relance post-covid pour financer le projet.

## \* En France un double langage, les paroles ne sont pas suivies par des actes

Les gouvernements français successifs ont toujours officiellement soutenu le Lyon-Turin malgré les alertes lancées depuis 20 ans par les Hautes Administrations (Conseil Général des Ponts et Chaussées, Inspection Générale des Finances, la Cour des Comptes, le conseil d'orientation des infrastructures) qui ont unanimement rejeté ce projet, (voir plus haut au § 2)

**Les décideurs politiques ne peuvent donc l'ignorer mais s'obstinent dans le déni. Ce pendant leurs actes ne suivent pas leurs déclarations puisque la France n'a toujours pas défini le financement de sa quote-part pour le tunnel de base,** et les accès sont repoussés aux calendes grecques, une manière de ne pas respecter les accords franco-italiens, en temporisant les décisions

## 8) Les mouvements d'oppositions au Lyon- Turin

### - En Italie

- l'opposition du mouvement NO TAV (No al treno Alta Velocità) du Val de Suse a essaimé dans tout le pays et demeure très mobilisée, alliée à une nébuleuse de mouvements contre les grands projets inutiles nombreux dans toute l'Italie, pour faire obstacle au projet. La majorité des élus locaux du Val de Suse soutiennent le mouvement NO TAV, c'est un mouvement de masse.

Les NO TAV se sont opposés avec succès en novembre 2005 en contraignant le promoteur du projet à abandonner le chantier du tunnel de base à Venaus, obligeant le déplacement du chantier à Chiomonte, Depuis les zones de chantiers (Chiomonte, San Didero) sont gardées militairement. Ainsi les travaux prennent du retard quand ils ne sont pas purement et simplement abandonnés.

Ses militants interpellés sont condamnés à de lourdes peines, disproportionnées au regard des actes commis, mais ceci n'entame pas la détermination du mouvement.

### - En France

- l'opposition au projet est portée par des associations environnementales ( les Amis de la Terre, FNE, Vivre et Agir en Maurienne ...), le collectif de la coordination contre le Lyon-Turin et d'autres collectifs de citoyens contre les Grands projets inutiles et imposés ( GPII), des Syndicats (Sud-rail, la confédération paysanne...), des mouvements politiques ( EELV, LFI, GE ...) . et a surtout agi sur le plan judiciaire. Elle n'a pas encore réussi à créer un mouvement de masse comme en Italie.

- Les Maires de Grenoble et de Lyon ont déclarés publiquement leur rejet du Lyon-Turin

## 9) Le Lyon-Turin : Un projet du XX<sup>e</sup> siècle inadapté aux enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle.

A l'heure où de plus en plus de citoyens prennent conscience que pour lutter contre le réchauffement climatique, il faudrait amorcer rapidement une transformation en profondeur de nos modes de production, de consommation, de nos mobilités, **en privilégiant une économie produisant en circuits courts dans tous les domaines possibles , en particulier dans les domaines stratégiques de l'alimentation, la santé, l'énergie etc ... Il est illusoire de croire que cette bataille puisse être menée avec succès sans une réduction drastique des transports en général et en particulier du fret longue distance.**

**La crise de la Covid 19 a aussi révélé l'extrême fragilité de l'économie mondialisée entièrement dépendante de l'allongement inconsidéré des chaînes de production.**



Le Lyon-Turin maillon du couloir méditerranéen du réseau de transport européen, conçu dans l'optique de l'extension sans limites du marché mondialisé, s'inscrit à l'opposé de cette logique, et est l'archétype du green-washing