

LE LYON/TURIN...

Le « LYON/TURIN » –après les cols et les « tunnels de crête »- correspond à une troisième génération de franchissement de l'imposant massif alpin, avec un « tunnel de base » permettant de créer un itinéraire dit « de plaine » car sans pente supérieure à 12 pour 1000 sur l'ensemble de la traversée des Alpes. Le projet, dont l'ouvrage central compte 45 km en FRANCE et 12 km en ITALIE, se compose de voies d'accès qui convergeront, depuis LYON et TURIN, vers ce long tunnel subalpin de 57 km entre SAINT JEAN DE MAURIENNE et SUSE, longueur comparable à celle des nouveaux tunnels du GOTHARD et du BRENNER, tous deux en travaux.

L'Union Européenne dispose -largement grâce aux Présidents HOLLANDE et MONTI- d'un budget « infrastructures » triplé pour la campagne 2014/2020 par rapport à la campagne 2007/2013, précisément 26 milliards d'€ au lieu de 8. Faisant du LYON/TURIN un investissement stratégique prioritaire, elle a ainsi cru pouvoir annoncer un taux de subvention de 40 % pour la réalisation du tunnel de base évalué à 8,5 milliards d'€. De ce fait, l'Union Européenne en sera le premier financeur, les clés prévues pour la répartition des coûts par le dernier accord franco-italien ratifié par les deux pays partageant les 60 % restant à raison de 35 % pour l'ITALIE et 25 % pour la FRANCE.

Comme pour tout chantier les travaux induiront –pour le pays sur lequel ils s'effectueront- des recettes fiscales et des cotisations sociales s'élevant pour ce type d'ouvrage à environ 10 % de son coût, les salaires versés en représentant environ 15 %. En sachant que 80 % de l'ouvrage est en territoire français, même sans prendre en compte les retombées indirectes du chantier ni ses effets sur la croissance et l'emploi, on voit que ce tunnel de nouvelle génération est, pour la FRANCE, **l'exemple même de grands travaux de relance économique européenne !**

Il faut dire que le « LYON/TURIN » n'est pas seulement un maillon-clé du corridor ferroviaire méditerranéen, corridor qui est l'une des composantes du « Réseau Central Européen » rendu public le 19 octobre 2011... mais aussi un projet exceptionnel par les cinq enjeux majeurs qui le rendent incontournable :

1. le respect de la Convention Alpine pour la protection des Alpes (article 2, alinéa j) par réalisation de l'ouvrage qui permettra de réunir les **conditions d'un report modal massif de la route au rail du transport des marchandises**, pouvant éviter plus de 2 millions de tonnes par an de rejets polluants dans l'atmosphère entre le Léman et la Méditerranée ;
2. une **compétitivité retrouvée entre les franchissements alpins** Ouest/Est franco-italiens et les franchissements alpins Nord/Sud suisses et autrichien, assurant aux échanges économiques FRANCE/ITALIE des conditions égales à celles dont vont bénéficier les échanges économiques ALLEMAGNE/ITALIE ;
3. des **traversées alpines sécurisées** entre la FRANCE et l'ITALIE avec un accès ferroviaire à haute capacité dont les promoteurs auront tenu compte du drame qu'a constitué un accident en long tunnel routier comme celui du MONT BLANC, en mars 1999, avec 39 morts et un passage alpin majeur fermé pendant plus de trois ans ;
4. les réseaux ferroviaires français, italien et espagnol connectés de façon performante, **structurant et unifiant le territoire de l'Europe latine** et l'ouvrant à l'Est sur les pays balkaniques et Sud danubiens ;
5. une carte de l'Europe ferroviaire –et donc pour partie une carte de l'Europe elle-même- profondément transformée et rééquilibrée par l'**effacement de la barrière alpine** après qu'Eurotunnel ait permis –voici 20 ans- la **suppression de l'insularité britannique**.

A noter, complémentairement, les capacités du LYON/TURIN à satisfaire bien d'autres objectifs comme :

- des vallées, de MAURIENNE ou de SUSE mais aussi de CHAMONIX ou d'AOSTE, sécurisées et libérées –comme les itinéraires routiers côtiers- des rejets polluants résultant d'un trafic annuel de plus de 2 millions de camions,
- une liaison MILAN/TURIN/LYON concurrençant efficacement le mode aérien,
- de nombreuses relations régionales pour lesquelles une ligne ferroviaire nouvelle remettra enfin en cause la suprématie actuelle des dessertes autoroutières,
- une desserte ferroviaire améliorée pour les Alpes du Nord qui accueillent plus de 75 % de la clientèle du tourisme hivernal français,

objectifs qui sont d'un intérêt manifeste pour la transition énergétique dans laquelle s'est engagé notre pays, la suppression de la barrière alpine ne pouvant –pour les activités industrielles- que renforcer le dynamisme des grandes régions de part et d'autre des Alpes, voire faciliter par un rapprochement physique de pôles industriels européens majeurs des projets de relocalisations de productions ayant quitté les territoires de la zone Euro.

En définitive, le « **LYON/TURIN** »

en créant l'infrastructure ferroviaire indispensable à l'une des principales avancées de la Convention Alpine, à savoir le report modal de la route au rail pour la protection du massif alpin

c'est d'évidence un grand projet écologique

en sécurisant les échanges économiques et en leur assurant d'égaux conditions... que ce soit entre FRANCE et ITALIE ou entre ALLEMAGNE et ITALIE

c'est d'évidence un grand projet économique

en réalisant un maillon clé du « corridor ferroviaire méditerranéen » ouvrant la perspective d'un continent structurellement plus équilibré

c'est d'évidence un grand projet européen

Et donc

- **pour le développement durable du massif alpin**
- **pour un commerce extérieur qui ne soit plus pénalisé par la barrière alpine**
- **pour la place de l'ensemble des pays latins et tout particulièrement de la France en Europe**

UN GRAND CHANTIER A POURSUIVRE RESOLUMENT