

Décembre 2017

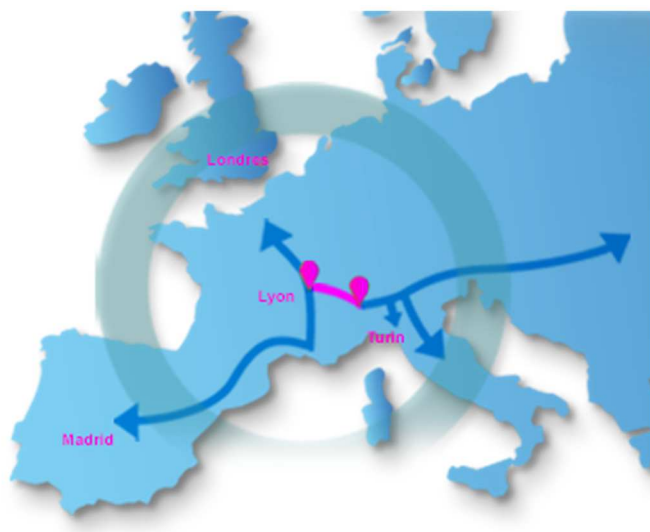
Contribution du Comité pour la Transalpine Lyon-Turin

au

Conseil d’Orientation des Infrastructures

présidé par M. Philippe Duron

dans le cadre des Assises Nationales de la Mobilité



Le Comité pour la Transalpine Lyon-Turin est présidé par Jacques Gounon, PDG du groupe Getlink (Eurotunnel). Il fédère depuis 1991, de l’Espagne jusqu’à la frontière italienne, les acteurs politiques, institutionnels et économiques mobilisés en faveur de la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Reconnue d’intérêt général, l’association rassemble de nombreuses organisations publiques et privées : collectivités locales (Régions, Départements, Villes et intercommunalités...), grandes entreprises emblématiques de tous secteurs d’activité, chambres consulaires, Caisse des Dépôts et Consignations, fédérations et syndicats professionnels, associations, Port de Barcelone, Port de Marseille...

Sommaire

I / FEU VERT POUR LE TUNNEL TRANSFRONTALIER

II / POUR UNE PROGRAMMATION ET UN PHASAGE
PERTINENTS DES VOIES D'ACCÈS

III / UNE INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE PRIORITAIRE POUR
L'EUROPE, AU SERVICE DES INTÉRÊTS ÉCOLOGIQUES ET
ÉCONOMIQUES DE LA FRANCE

IV / PETIT DICTIONNAIRE
DES IDÉES REÇUES (MAIS FAUSSES) SUR LE LYON-TURIN

F...comme « Facture de 26 milliards d'€ »

I...comme « Inutile »

M...comme « Monstre d'un autre âge »

T...comme « Trafics incertains »

I / FEU VERT POUR LE TUNNEL TRANSFRONTALIER

« Nous avons réaffirmé les engagements, c'est-à-dire les calendriers et les montants, pour le tunnel de base. Et là-dessus, il faut donner une visibilité complète et entière. C'est ce qui a été acté ».

Déclaration de Emmanuel Macron à l'issue du 34^{ème} Sommet franco-italien le 27/09/17



A l'occasion du 34^{ème} Sommet franco-italien qui s'est tenu à Lyon le 27 septembre 2017, les deux Etats ont officiellement réaffirmé leur engagement pour la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, à commencer par le tunnel transfrontalier de 57,5 km sous les Alpes qui en est la pierre angulaire.

Cette réaffirmation fait suite à **la ratification, en début d'année, par les Parlements français et italien du traité binational du 24 février 2015 autorisant l'engagement des travaux définitifs** du tunnel de base, après plusieurs années de chantier préparatoire (20 km de galeries déjà creusés).

Dans les prochains mois et d'ici 2019, le maître d'ouvrage public franco-italien TELT lancera progressivement plus de 80 appels d'offres pour des marchés de travaux et services d'un montant total supérieur à 5,5 milliards d'euros.

La poursuite de la dynamique du chantier est essentielle pour une livraison de l'ouvrage prévue à l'horizon 2030. Cela passe par la nécessaire et rapide pérennisation sur le long terme de la part française du financement du tunnel de base ; pérennisation que nos voisins italiens ont pour l'essentiel garanti s'agissant de leur contribution.

Le coût du tunnel de base, certifié par un organisme tiers, est de 8,6 Md€ (en € 2012), soit un montant sensiblement équivalent au tunnel suisse du Gothard, « frère jumeau » de celui du Lyon-Turin inauguré en décembre 2016.

Conformément aux accords internationaux, le financement du tunnel de base du Lyon-Turin est assuré à 40 % par l'UE, 35% par l'Italie et **25 % par la France. La part française s'élève à 2,25 Md€, soit environ 200 M€ par an pendant la durée prévisionnelle du chantier.**

Sécurisée par l'engagement de l'Etat, la contribution de la France au financement du tunnel n'est cependant pas garantie en « stock » en raison du principe d'annualité budgétaire.

Le Comité pour la Transalpine plaide donc activement pour la clarification et l'inscription du plan de financement du tunnel de base du Lyon-Turin dans la future Loi d'orientation et de programmation des infrastructures de transport.

- Ce plan reposerait sur **une participation annuelle de l'Etat via l'AFITF** dont les ressources devront pouvoir bénéficier de **l'affectation de quelques centimes supplémentaires de la TICPE par litre de carburant** afin de répondre aux besoins de financement pour la modernisation du réseau existant et la réalisation des nouvelles infrastructures déjà engagées.
- En complément de la participation de l'Etat, une part importante du financement du tunnel transfrontalier devrait pouvoir résulter, comme dans plusieurs pays européens, du **produit affecté d'une redevance d'usage des infrastructures dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive Eurovignette** sur les axes routiers auxquels elle est applicable (ou de tout autre mécanisme équivalent relevant du principe « utilisateur-pollueur-payeur », prioritairement orienté sur les véhicules en transit).

On rappellera que **la Suisse (8,4 M d'hab.) a financé seule la construction de deux tunnels de base** (Lötschberg, 36 km ; Gothard, 57 km) **grâce à la mise en place de RPLLP (redevance poids lourds liée aux prestations) et de la TTA (taxe de transit alpin)** avec approbation de l'Union Européenne.

II / POUR UNE PROGRAMMATION ET UN PHASAGE PERTINENTS DES VOIES D'ACCÈS

« L'objectif est de regarder comment adapter le projet au-delà du tunnel de base, sur les interconnexions de part et d'autre de la frontière, et aussi pour l'adapter aux modes de mobilités contemporaines dont nous avons besoin »

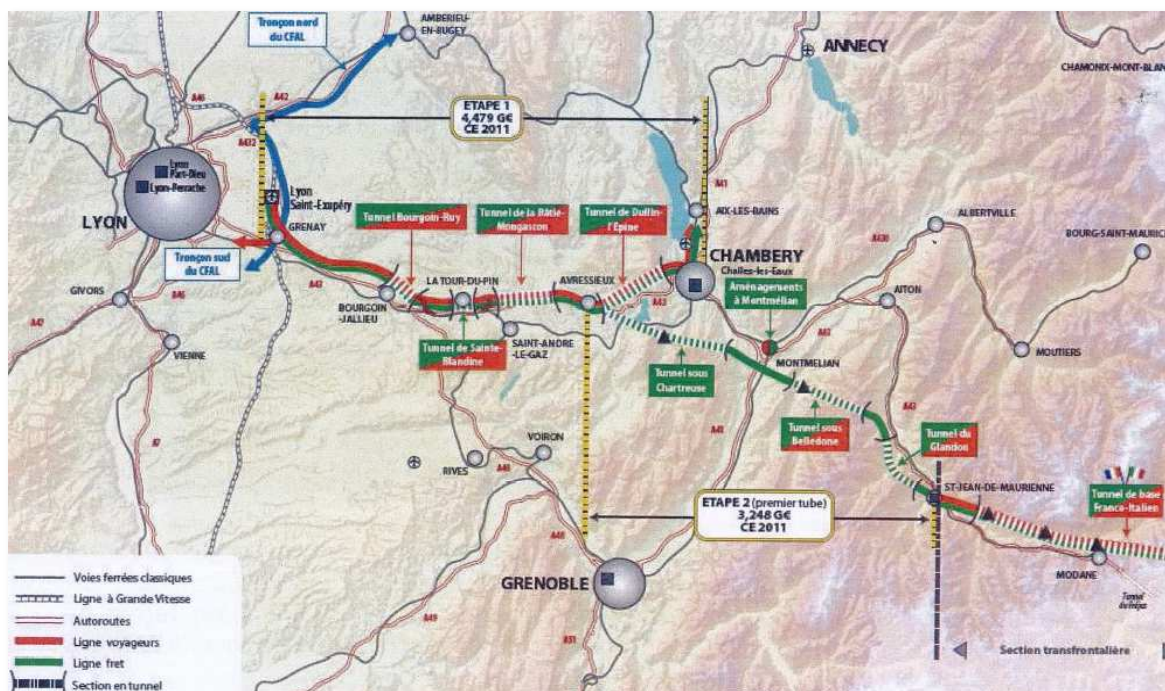
Déclaration de Emmanuel Macron à l'issue du 34^{ème} Sommet franco-italien le 27/09/17



La liaison Lyon-Turin est un « programme » composé du tunnel de base transfrontalier et de voies d'accès à l'ouvrage, côté français et côté italien. Pour la France, cela représente 190 km de voies nouvelles entre Lyon et Saint-Jean de Maurienne.

Si le tunnel de base permettra un « saut » qualitatif, les voies d'accès françaises sont essentielles pour garantir un « bond » qualitatif compte tenu de la situation du réseau existant.

Les deux phases principales de ces voies d'accès (cf plan ci-dessous) ont été déclarées d'utilité publique en 2013 (DUP valide pour 15 ans). Le coût prévisionnel de ces deux phases est de 7,7 Md€. Un premier protocole signé en 2007 associe un financement de l'Etat et des collectivités locales, auquel il convient d'ajouter une participation attendue de l'UE et possiblement le produit d'une fiscalité écologique.



Comme l'a annoncé le Président de la République lors du dernier Sommet franco-italien, une réflexion est en cours et de nouveaux arbitrages sont attendus concernant ces voies d'accès.

Le Comité pour la Transalpine est favorable à toutes évolutions permettant de moderniser le projet et d'en réduire le coût. Mais il insiste pour que ces évolutions fassent rapidement l'objet d'études techniques, et qu'elles s'inscrivent à la fois dans le périmètre des DUP de 2013 mais aussi dans la perspective de l'ouverture du tunnel.

Il serait fortement pénalisant de rallonger de manière déraisonnable le calendrier d'un projet qui a déjà pris trop de retard. **Durement éprouvées par la pollution, les vallées alpines, en particulier, ne pourront subir de nouveaux décalages de programmation.** L'ouverture du tunnel de base en 2030 perdrait une grande partie de son sens si n'était pas réalisé auparavant l'aménagement des tronçons stratégiques les plus essentiels en termes de :

▪ **DYNAMISATION DU FERROUTAGE**

En résonance avec les ambitions gouvernementales en matière de transition écologique, la vocation majeure du Lyon-Turin est dédiée au transport de marchandises. **L'optimisation des lourds investissements nécessaires pour la réalisation d'un tunnel d'une capacité de 40 Mt/an** passe par une dynamisation dès aujourd'hui des flux de fret ferroviaire. Plusieurs leviers peuvent être activés : outre des mesures réglementaires, **quelques marges de manœuvre peuvent être trouvées dans une meilleure gestion de l'outil industriel et du réseau existant. Mais compte tenu des contraintes structurelles de ce réseau très ancien, ces marges de manœuvre sont très limitées.** De fait, tout investissement dans des solutions transitoires en décalage avec la cohérence initiale du projet serait au final inutile. L'aménagement et/ou la modernisation, selon un phasage réaliste, de tronçons de ligne avant l'ouverture du tunnel de base sont donc essentiels, notamment en lien avec le prolongement programmé de l'Autoroute Ferroviaire Alpine jusqu'à l'est lyonnais. Dans cette optique, l'AFA nécessitera une plateforme performante au plus près des activités logistiques et industrielles de la métropole.



▪ **AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN**

Bien que principalement dédiée au ferroulage, la liaison mixte Lyon-Turin comporte également un important volet voyageurs résolument au service des transports du quotidien. La première phase des accès prévoit un doublement de ligne au départ de Lyon vers les villes du sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Annecy...) avec, à la clé, **des gains significatifs de temps, de fréquences, de fiabilité, de ponctualité... sur des tronçons qui sont aujourd'hui de véritables « points noirs ».** En matière de desserte régionale, le Lyon-Turin permettra de développer les trafics TER avec du matériel grande vitesse sur la nouvelle ligne, en complément de la ligne historique.



Dans un triple souci de développement du report modal, d'amélioration des transports du quotidien et d'optimisation de la rentabilité socio-économique du tunnel de base, le Comité pour la Transalpine souhaite que la programmation des voies d'accès du Lyon-Turin, mais aussi le volet essentiel concernant le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), soient intégrés dans les recommandations sur 5 et sur 10 ans du Conseil d'Orientation des Infrastructures.

III / UNE INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE POUR L'EUROPE, AU SERVICE DES INTÉRÊTS ÉCOLOGIQUES ET ÉCONOMIQUES DE LA FRANCE

« *La dimension stratégique du Lyon-Turin pour la France, l'Italie et l'Europe, en tant que composante clé du corridor méditerranéen des réseaux européens, est un critère essentiel dans la réflexion que nous voulons conduire (...) Nous pouvons juste regretter que d'autres aient fait avant nous des percées, et donc, dans la stratégie que l'Italie et la France auront à conduire, il faudra développer sur le plan économique cet axe* ».



Déclaration de Emmanuel Macron à l'issue du 34^{ème} Sommet franco-italien le 27/09/17

Malgré son appellation pratique mais très réductrice, le Lyon-Turin ne saurait être considéré comme une simple liaison entre deux capitales régionales. Mesurer ses véritables enjeux et sa pleine pertinence exige d'inscrire cette infrastructure dans une échelle géographique beaucoup plus vaste.

Le Lyon-Turin est le **maillon manquant du Corridor ferroviaire méditerranéen** reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale. A ce titre, il s'agit depuis longtemps **d'un chantier stratégique et prioritaire pour l'UE** dans le cadre de sa politique de structuration du Réseau Transeuropéen de Transport ; laquelle politique repose sur trois piliers :

- le rapprochement des populations ;
- le renforcement de l'intégration du marché unique européen ;
- la décarbonation des modes de transports pour lutter contre le réchauffement climatique.



L'Italie est le deuxième partenaire commercial de la France (75 Md€ et 42 MT de marchandises échangées par an). Pourtant, **l'Italie est le seul pays voisin de la France avec lequel il n'existe pas de liaison ferroviaire moderne** pour les voyageurs et pour le transport de marchandises.

Compte tenu de son ancienneté et de ses contraintes structurelles (voire partie IV), la ligne historique ne correspond plus aux standards internationaux de transports de marchandises. Son plafond de compétitivité a été atteint et profite massivement au **transport routier qui assure aujourd'hui plus de 90% des échanges de marchandises entre la France et l'Italie, contre moins de 10% pour le rail.**

Au-delà des importantes retombées immédiates du chantier de cette infrastructure pour les territoires concernés (création de 8000 emplois directs et indirects pour le seul chantier du tunnel, dynamisation de l'activité des entreprises et du tissu économique...), le Lyon-Turin répond à deux enjeux fondamentaux pour l'Europe et pour la France :

- **LE REPORT MODAL, UN PUISSANT LEVIER DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ET LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE**

Grâce à la liaison Lyon-Turin et sa position clé sur le Corridor ferroviaire méditerranéen, l'objectif est de faire **basculer de la route vers le rail jusqu'à 1 million de poids lourds sur les 2,8 millions** (+ 1% par an entre 2006 et 2016) qui franchissent chaque année la frontière franco-italienne, par les Alpes du Nord et du Sud.



A l'échelle de tout le Corridor méditerranéen, et plus spécifiquement au niveau des vallées alpines toujours plus durement éprouvées par la pollution, c'est la promesse d'une **diminution considérable des émissions de CO² et de particules fines** qui sont un véritable enjeu de santé publique. Selon les experts de l'UE, le report modal favorisé par le **Lyon-Turin permettra d'éviter le rejet dans l'atmosphère de 85 Mt de CO²** sur 70 ans (l'équivalent de la plantation de 2 M d'arbres ou de la suppression de 8 M d'habitations). A ces effets positifs sur la protection de l'environnement, s'ajouteront la **réduction de nombreuses externalités** (nuisances sonores et dégradations diverses du cadre de vie, congestion des axes de circulation, insécurité routière...) sur une vaste zone géographique recouvrant les Alpes, la vallée du Rhône et la côte méditerranéenne.

Les bénéfices environnementaux attendus grâce au report modal des marchandises seront également significatifs pour les déplacements des voyageurs : **environ 20% des 5 millions de voyageurs transportés par la nouvelle ligne seront issus d'un transfert de la route et de l'avion vers le rail** grâce à de meilleurs temps de parcours.

La liaison Lyon-Turin s'inscrit ainsi résolument dans le sens de l'histoire et des multiples dispositions européennes et nationales (Convention alpine de 1991, loi Grenelle de l'environnement 2009, déclaration d'Innsbruck en 2015...) qui font du report modal une priorité pour la protection des Alpes, et du fret ferroviaire, un pilier de toute politique de transition énergétique.

▪ LE REPORT MODAL AU SERVICE DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Pour l'UE, la structuration du Corridor méditerranéen à travers l'aménagement prioritaire de la liaison Lyon-Turin, s'inscrit dans une politique globale d'aménagement du territoire et répond à une volonté claire de **favoriser un rééquilibrage économique au profit de l'Europe du Sud**.

Pour la France et ses territoires, cette liaison représente une formidable opportunité sur le plan économique : dynamisation des exportations grâce à une infrastructure bénéfique à la compétitivité des entreprises, création d'emplois induits par le développement de nouvelles activités liées aux transports et à la logistique, attractivité touristique...



Dans une économie de flux générateurs d'activités, de croissance et d'emplois, il y a plus largement **l'opportunité pour notre pays de se repositionner au carrefour d'un réseau de trafics stratégiques** dont il ne peut plus se permettre de rester à l'écart. **Le Lyon-Turin se distinguera en effet comme le seul axe européen capable de capter des trafics Ouest-Est et Nord-Sud**

Aujourd'hui, les **trafics Ouest-Est** privilégient le mode routier le long de la côte méditerranéenne du fait d'un coût de péages beaucoup plus bas que par les Alpes. L'axe du Lyon-Turin offrira un itinéraire alternatif pour ces trafics en provenance de la péninsule ibérique et du Sud-Ouest de la France (avec des débouchés pour les ports de la façade atlantique en plus de celui de Marseille, à l'heure où le gouvernement entend dynamiser l'économie portuaire du pays) à destination de l'Italie du Nord et de l'Europe centrale.

Pour les **trafics Nord-Sud**, le Lyon-Turin est l'axe naturel pour l'ensemble des trafics sur l'itinéraire Londres / Paris / Lyon / Milan. Faute d'infrastructure adaptée, ces flux transitent aujourd'hui hors de l'hexagone par le corridor ferroviaire Rhin-Alpes. Ce glissement des flux vers l'Est a été dynamisé avec la réalisation, par nos voisins suisses et autrichiens, de tunnels de base de nouvelle génération (comme celui du Lyon-Turin), permettant de franchir plus aisément la barrière naturelle des Alpes.

IV / PETIT DICTIONNAIRE DES IDÉES REÇUES (MAIS FAUSSES) SUR LE LYON-TURIN

De par ses enjeux, son envergure et sa complexité, le Lyon-Turin est un dossier propice à la prolifération de multiples confusions, plus ou moins volontairement entretenues, qui exigent quelques mises au point.

F ...comme « **Facture de 26 milliards d'€** »

Systématiquement agitée comme un épouvantail par les opposants à la nouvelle liaison ferroviaire, **l'estimation de 26 Md € pour la réalisation du Lyon-Turin ne correspond pas à la réalité des décisions officielles.**

Le chiffre de 26 Md € a été avancé en 2012 par la Cour des Comptes sur la base d'une estimation globale ne correspondant pas au projet actuel. Cette évaluation prêtait notamment à confusion du fait qu'elle intégrait des coûts liés à la réalisation du contournement ferroviaire lyonnais qui est un dossier bien distinct du Lyon-Turin, ou encore les dépenses concernant les phases n°3 et n°4 non prioritaires des voies d'accès françaises, options envisagées sur un très long terme et n'ayant d'ailleurs pas fait l'objet d'enquête publique.



Le coût global du projet actuel se décompose en réalité ainsi :

- Le tunnel transfrontalier : coût total **8,6 Md €**. Financement à hauteur de 40% par l'UE, 35% par l'Italie et 25% par la France - **Coût pour la France : 2,2 Md €**
- Les voies d'accès côté italien : **2 Md €** - **Coût pour la France : 0 €**
- Les voies d'accès côté français : coût des phases 1 et 2 déclarées d'utilité publique en 2013 de **7,7 Md €**, dont 20% attendus par l'UE – **Coût pour la France : 6,2 Md €**
- **Estimation totale du "programme" Lyon-Turin = 18,3 Md €** (tunnel transfrontalier + voies d'accès italiennes + voies d'accès françaises) - **Coût pour la France = 8,4 Md €**, étalés sur plus de 10 ans.

A titre de comparaison, les investissements nécessaires pour le programme du « Grand Paris » s'élèvent à plus de 35 Md €.

L...comme « Inutile »

Pour les opposants écologistes au Lyon-Turin, cette liaison est tout simplement inutile. **Leur seule proposition alternative est d'utiliser la ligne historique Ambérieu-Modane** et l'actuel tunnel du Mont-Cenis qui permettraient, selon eux, un report modal massif à raison de 120 trains/jour contre une vingtaine actuellement. **Cette alternative ne repose en réalité sur aucune rationalité opérationnelle ou économique.**

- **La ligne historique Ambérieu-Modane inadaptée à un axe fret de dimension européenne**

Cette proposition suppose d'abord l'installation définitive d'un **terminal de chargement à Ambérieu-en-Bugey**, dans l'Ain. Situé à 60 km au Nord-Est de Lyon, un tel terminal serait **bien trop éloigné des plateformes routières et des pôles industriels et logistiques de la métropole lyonnaise** pour être attractif aux yeux des chargeurs et des transporteurs qui souhaitent un service facile d'accès. C'est la raison pour laquelle le programme du Lyon-Turin prévoit l'implantation d'un terminal plus au Sud, à proximité de l'aéroport de Saint-Exupéry.

L'hypothèse de faire passer 100 trains de fret supplémentaires par jour sur cette ligne comme dans les années 80, ne tient pas compte du fort développement des trafics voyageurs ces 30 dernières années. Une augmentation massive du trafic de fret conduirait à **dégrader considérablement le trafic voyageurs** et à provoquer la congestion du bassin chambérien.

La perspective d'une forte croissance du trafic de fret sur cette ligne est **fortement contestée par les populations et les élus concernés**, en particulier le long du lac du Bourget (plus grand lac naturel de France) et dans le bassin chambérien : nuisances sonores y compris la nuit et les week-end, problèmes de sécurité géologiques (masses rocheuses en équilibre, remblais instables dans la courbe de Grésine...), difficultés de circulation en raison de la présence de nombreux passages à niveau... A cela s'ajoutent les **risques environnementaux liés** au passage de convois ferrés de marchandises dangereuses (les PL transportant des matières dangereuses sont aujourd'hui interdits de circulation au bord du lac) sur 12 km en surplomb du lac, en milieu écologiquement très sensible.



La solution à ces risques et ces nuisances serait de **réaliser d'importants travaux de sécurisation et de carénage nécessitant de couper la ligne pendant plusieurs années**, ce qui est inenvisageable.

- **L'obsolescence du tunnel historique du Mont-Cenis**

Le tunnel du Mont-Cenis est le seul passage ferroviaire permettant de traverser les Alpes. Malgré une mise au gabarit GB1 il y a quelques années, **ce tunnel est aujourd'hui totalement inadapté aux exigences modernes et aux standards internationaux** en matière de transport de marchandises. Inauguré en 1871, son altitude élevée (1300 m) et la forte déclivité (jusqu'à 33 ‰) des pentes de la ligne sinueuse permettant d'y accéder, limitent le tonnage transporté (1600 tonnes tractées avec 3 locomotives) et la vitesse de circulation des trains (30 à 50 km/h). Le système de signalisation et le courant de traction électrique sont

par ailleurs différents des deux côtés de la frontière (1.500 V continu en Italie, 3000 V continu en France). **A la clé : des surcoûts d'exploitation de l'ordre de 40%.**

A cela s'ajoutent de faibles conditions de sécurité (tunnel monotube) et l'absence d'alternative en cas de fermeture (neige, incidents techniques, travaux de maintenance...) qui, au final, rendent la **ligne historique hors marché par rapport à la route, et faiblement attractive** en termes de qualité et de fiabilité de service pour les professionnels.

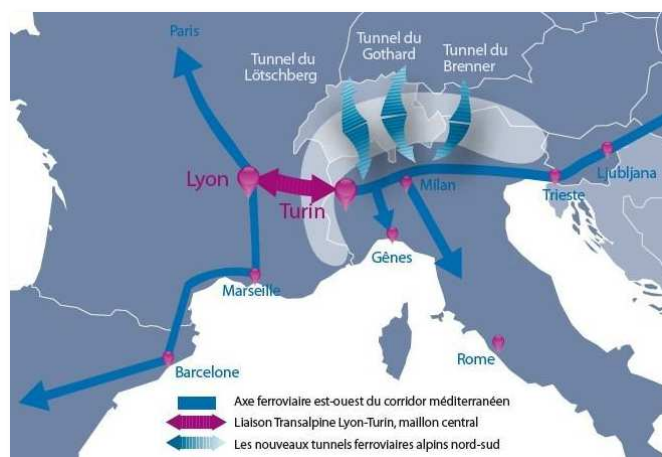


Le report modal ne se décrète pas : il relève de l'arbitrage des chargeurs en fonction de critères précis. C'est pour cela que le trafic du tunnel historique plafonne à 4 Mt/an alors que ses capacités théoriques sont estimées à environ 13 Mt/an. Compte tenu de toutes les contraintes évoquées, ce plafond ne peut être relevé de manière significative sauf à installer durablement **un modèle économique basé sur un subventionnement public massif pour inciter les professionnels au report modal** (sans effet multiplicateur sur l'emploi et sans la réduction des temps de trajet voyageurs).

Dans ces conditions, **le tunnel de base du Lyon-Turin et ses voies d'accès s'imposent comme la seule alternative moderne et crédible pour opérer un report modal massif** du trafic transalpin de marchandises. **L'infrastructure offrira des conditions de compétitivité, de rapidité, de fiabilité et de sécurité sans commune mesure avec l'existant.**

M...comme « **Monstre d'un autre âge** »

Avec la verve et l'humour qu'on lui connaît, c'est en ces termes que le Président de l'Union Routière de France, l'économiste des transports Yves Crozet, a récemment qualifié dans la presse le tunnel du Lyon-Turin, résumant ainsi la pensée de ceux qui considèrent le projet comme inadapté à notre époque. **Un point de vue en total décalage avec les politiques mises en œuvre avec succès par nos voisins européens qui**



réalisent des tunnels de base de nouvelle génération, comme celui du Lyon-Turin, pour faciliter le franchissement des Alpes dans des conditions optimales de compétitivité, de rapidité, de sécurité et de fiabilité. A l'issue du Sommet franco-italien à Lyon le 27 septembre dernier, le Président de la République a d'ailleurs regretté dans sa déclaration finale les avancées faites par nos voisins et le retard pris par la France.

Ce programme comprend la réalisation de 8 tunnels, réalisés ou en cours de réalisation, pour relever les défis des transports dans les Alpes, du Nord au Sud et d'Ouest en Est.

En 2007, la Suisse a d'abord inauguré le **tunnel du Lötschberg** (36 km). Seulement quatre ans après sa mise en service, le trafic annuel vers l'Italie est passé de 3,8 à 11,3 Mt. Fin 2016, était inauguré le **tunnel du Gothard**, « frère jumeau » de celui du Lyon-Turin (57 km). En cinq mois, celui-ci a vu transiter 7000 convois de voyageurs et près de 11 000 de marchandises (soit environ 5000 trajets en camion en moins par jour) alors même que les capacités de l'ouvrage sont encore limitées à 67%.

Conjuguant infrastructures performantes, mesures de régulations efficaces et fiscalité écologique, la politique ambitieuse de la Suisse en matière de report modal porte ses fruits. **En 2016, alors que la part du rail dans le transport de marchandises transalpin était sous la barre des 10%, les Suisses ont franchi le cap des 70 %.** Pour la première fois, depuis 20 ans, moins de 1 million de poids lourds ont traversé les Alpes suisses.

C'est en poursuivant la même logique que l'Autriche a engagé la réalisation du **tunnel du Brenner** pour relier l'Italie. Lui aussi d'une longueur équivalente à celui du Lyon-Turin, ce tunnel dont le chantier est très avancé sera mis en service en 2025.

T ...comme « **Trafics incertains** »

Pour certains contempteurs de la liaison Lyon-Turin, l'état actuel et les perspectives d'évolution du trafic de marchandises à la frontière franco-italienne (42 MT en 2016) ne justifieraient pas une infrastructure d'une telle capacité. Certes, la **crise économique** de 2009 s'est traduite, comme partout ailleurs, par une baisse brutale du volume de trafic, suivie d'une lente remontée vers les niveaux de 2008. Aux effets de la crise, il convient d'ajouter les conséquences du dramatique **incendie du tunnel du Mont-Blanc** en 1999 et l'**inauguration du tunnel de base de Lötschberg** en 2007 qui ont révélé une spectaculaire substituabilité des itinéraires.



Mais les perspectives d'évolution de ce trafic doivent être considérées sur des échelles de temps et d'espace beaucoup plus vastes. Le Corridor méditerranéen, dont le Lyon-Turin est le maillon manquant, concerne 13 % de la population européenne et 17% du PIB de l'Union. **Alors que se profile une reprise économique durable, les prévisions démographiques garantissent une augmentation tendancielle du trafic** sur l'axe du Corridor, même en cas de croissance molle.

Et ce d'autant que certains trafics sont sensiblement plus réactifs à la croissance que d'autres : **les trafics de transit (qui concernent particulièrement les trafics franco-italiens) sont particulièrement dynamiques puisqu'ils sont en croissance même lorsque la production industrielle stagne dans les pays émetteurs et récepteurs** et cette croissance des trafics s'emballent lorsque la production industrielle devient positive. L'élasticité de ces trafics à la croissance est alors toujours supérieure à 2.

L'internationalisation des échanges n'est pas prête de s'épuiser, en particulier pour les longues distances. Sur l'ensemble de l'Arc alpin, le trafic a doublé entre 1984 et 2010 en millions de tonnes. En 2016, il a atteint un nouveau record en frôlant la barre des 210 Mt. Les prévisions à l'horizon 2035 indiquent que les échanges vont continuer de progresser vers le cap des 250 Mt/an. De belles perspectives pour le trafic franco-italien : le Lyon-Turin permettra de capter une partie des flux qui transitent aujourd'hui par la Suisse dont les infrastructures performantes font aujourd'hui défaut à la France.

Ce qui est certain également, c'est qu'après une période de stagnation depuis la crise, **le trafic de poids lourds entre la France et l'Italie repart à la hausse : + 4,4 % entre 2015 et 2016 (+ 1% par an entre 2006 et 2016).** 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, il a augmenté de 7% entre 2009 et 2015.

Sans une alternative ferroviaire performante offerte par le Lyon-Turin aux chargeurs et aux transporteurs, de nombreuses et coûteuses (y compris sur le plan environnemental) augmentations de capacités routières deviendront indispensables pour éviter la saturation.

*

* *