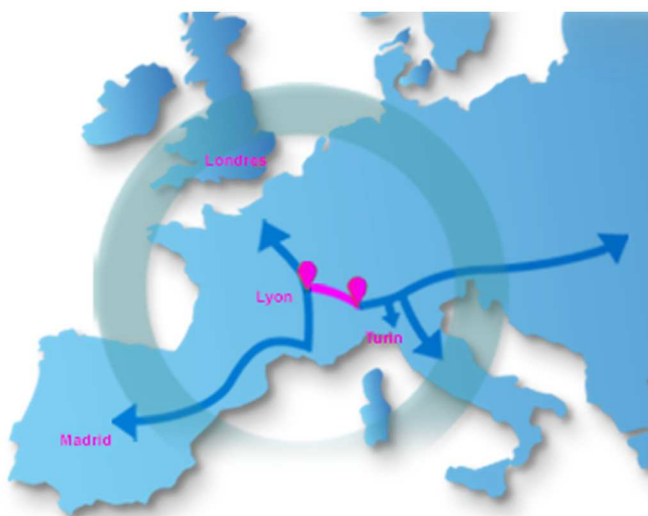


Février 2018

## Voies d'accès françaises au tunnel de base de la liaison ferroviaire transeuropéenne Lyon-Turin

Réaction aux recommandations  
du Conseil d'Orientation des Infrastructures  
**en 2 questions clés !**



**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.

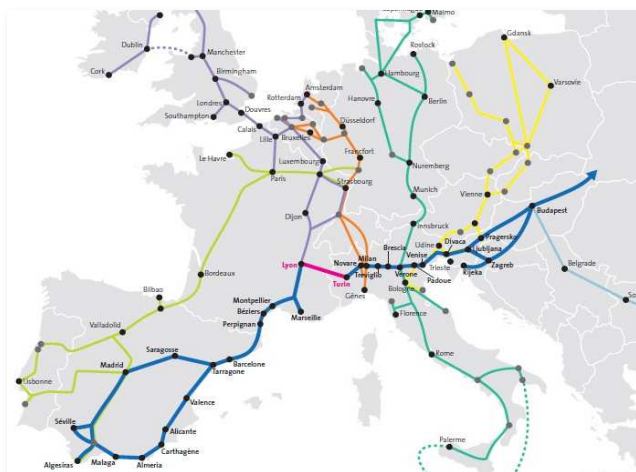
Reconnue d'intérêt général, l'association rassemble de nombreuses organisations publiques et privées : collectivités locales (Régions, Départements, Villes et intercommunalités...), grandes entreprises emblématiques de tous secteurs d'activité, chambres consulaires, fédérations et syndicats professionnels,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

**Proposition du COI : engager les travaux d'aménagement des voies d'accès au-delà de 2038, soit plus de 10 ans après la mise en service du tunnel transfrontalier.**

## I / POURQUOI LES CALENDRIERS DU TUNNEL DE BASE ET DES VOIES D'ACCÈS DOIVENT-ILS ÊTRE LIÉS ?

### LA LIAISON LYON-TURIN EST UN PROGRAMME EUROPÉEN

- **Le tunnel de base du Lyon-Turin est un chantier « acté », comme le confirme le rapport du COI.** Il est le fruit de plusieurs traités internationaux ratifiés à une large majorité par les Parlements français et italien. Les deux Etats ont solennellement réaffirmé leur engagement, tant sur les montants de leur contribution que sur le calendrier, lors du sommet bilatéral du 27 septembre 2017. **Les travaux sont en cours et le maître d'ouvrage public TELT a attribué le 1<sup>er</sup> février les marchés de maîtrise d'œuvre** des ouvrages principaux.
- **Le tunnel transfrontalier n'est qu'une composante d'un programme global.** La liaison Lyon-Turin intègre également les voies d'accès au tunnel côté français et côté italien (où le projet est déjà finalisé). C'est la réalisation de l'ensemble des composantes de ce programme prioritaire pour l'Union Européenne qui rendra pleinement opérationnel le maillon manquant du **corridor ferroviaire méditerranéen reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale.** Cet axe est stratégique pour la distribution de la partie sud du continent européen.



- **La prise en compte de cette dimension globale fut l'un des principes élémentaires qui a guidé les négociations avec nos partenaires italiens** pour fixer les contributions respectives, aux côtés de l'UE (40 %), des deux Etats au financement du tunnel de base.

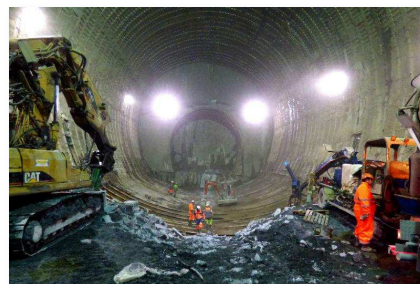


Bien que près de 80% du tunnel soit situé sur le territoire français (45 km sur 57), l'Italie a accepté d'acquiescer, selon une répartition équitable, une part de financement de l'ouvrage (35%) supérieure à celle de la France (25%) pour la seule raison que les voies d'accès à aménager côté français étaient plus longues et donc plus coûteuses.

Si la France décidait de repousser dans un futur lointain les voies d'accès au tunnel transfrontalier, **il y aurait là une véritable entorse à l'esprit des accords initiaux avec l'Italie.**

## LA LIAISON LYON-TURIN EST UN TOUT COHÉRENT

- **Le tunnel de base, dont le chantier a démarré, sera mis en service à l'horizon 2030** avec un montant de seulement 2,2 Md€ à la charge de la France. **Un tel ouvrage ne peut être privé pendant des décennies de voies d'accès performantes garantissant l'optimisation de sa capacité, et par là même de sa rentabilité socio-économique.**



- Le COI propose de conditionner l'aménagement des accès au tunnel à l'augmentation du trafic de fret transalpin. Or, la problématique est prise totalement à l'envers. **C'est bien l'absence de voies d'accès modernes et performantes au tunnel de base qui constituera un frein évident à toute augmentation massive du trafic de fret.** Or ce potentiel de trafic au cœur du corridor méditerranéen ferroviaire existe mais ne peut se développer sans une offre d'infrastructures ferroviaires attractives par rapport à la route.



- Par son envergure, **le Lyon-Turin peut avoir de puissants effets d'entraînement sur le développement du report modal en France**, pilier de toute politique de transition écologique. Le fret ferroviaire se développe chez nos voisins grâce à des infrastructures modernes, des services de qualité et des politiques adaptées. **Aux exigences écologiques s'ajoutent de gigantesques enjeux économiques pour le pays.** La compétitivité de la France dans la production et les échanges internationaux de marchandises, doit s'appuyer sur un réseau performant de fret ferroviaire connecté aux plateformes portuaires nationales à dynamiser et aux réseaux européens.

## L'URGENCE ECOLOGIQUE FACE A LA CROISSANCE DU TRAFIC DE POIDS LOURDS

- **La question du volume des trafics France-Italie est le seul argument avancé par les détracteurs du Lyon-Turin.** A ce jour, les trafics sont certes inférieurs aux prévisions établies de bonne foi au moment de la conception du programme sur la base de modélisations économiques classiques. Mais cette différence n'est en réalité qu'un trompe l'œil. La crise mondiale de 2009 a entraîné une chute des trafics France-Italie comme dans l'ensemble de l'Europe. **Il s'agit d'un simple décalage dans le temps théorisé par les économistes sous l'appellation de « décennie perdue »** et qui ne remet aucunement en cause les fondamentaux du Lyon-Turin, infrastructure qui doit répondre à des enjeux sur des siècles. Ces dernières années, **les trafics transalpins ont dépassé leur niveau d'avant 2009 et affichent une dynamique durable** sur l'ensemble du corridor méditerranéen reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale (17% du PIB et 13% de la population de l'UE).

- Faute d'infrastructures compétitives pour favoriser un développement massif du fret ferroviaire entre la France et l'Italie, **cette hausse continue des trafics est assurée par le transport routier. Plus de 2,8 M de poids lourds traversent chaque année la frontière franco-italienne**, pour moitié par les Alpes du Nord, et pour l'autre moitié par Vintimille, trafic lui aussi captable par le Lyon-Turin.



- Depuis 2013, les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus ont chacun enregistré une augmentation de 12% du nombre de poids lourds. Cela représente **150 000 véhicules supplémentaires sur les 4 dernières années** dans les Alpes du Nord (**+ 100 par jour en moyenne**). Face à cette croissance tendancielle, un report lointain des accès au tunnel du Lyon-Turin provoquera une aggravation insupportable pour les populations de la pollution dans les vallées alpines et de la congestion des axes routiers.

\*

\* \*

***La proposition du COI : plutôt que de réaliser les voies d'accès au tunnel de base, il « considère, au regard des éléments qu'il a eu à sa disposition, qu'il est judicieux de moderniser progressivement le tronçon Dijon-Ambérieu-Chambéry-Montméliant-Saint-Jean-de-Maurienne de la ligne existante Dijon-Modane » pour un montant de 700 M€ !***

---

## II / POURQUOI DE LOURDS INVESTISSEMENTS SUR LA LIGNE DIJON-MODANE NE SONT PAS PERTINENTS ?

Le COI ne précise pas dans son rapport les « éléments [qu'il] a eu à sa disposition » pour étayer cette proposition qui semble ne pas prendre en considération les points essentiels suivants :

## L'AXE DIJON-MODANE NE FAIT PAS PARTIE DU CORRIDOR MEDITERRANÉEN

- La ligne historique Dijon-Modane sert des flux Nord-Sud et ne fait pas partie du corridor ferroviaire méditerranéen du Réseau Transeuropéen de Transport, lequel sert des flux Est-Ouest. La structuration de ce corridor, dont le Lyon-Turin est le maillon manquant, est une priorité stratégique pour l'UE. Densifier le fret sur l'axe Dijon-Modane pour alimenter le tunnel de base **ne correspond pas du tout aux fondamentaux stratégiques du Lyon-Turin et aux engagements partenariaux qui ont guidé la conception du programme.**

## L'INCOHERENCE D'INVESTIR 700 M€ SUR UNE LIGNE STRUCTURELLEMENT INADAPTÉE A UN AXE DE FRET MASSIFIÉ

- Même avec de lourds investissements, l'axe historique Ambérieu – St-Jean-de-Maurienne est structurellement inadapté à un axe de fret massifié de dimension européenne et calibré sur la capacité du futur tunnel transfrontalier (40 Mt/an). **Faire le choix de repousser la réalisation des voies d'accès et d'investir 700 M€ pour des travaux transitoires au détriment d'aménagements utiles et durables, échapperait à toute rationalité, y compris économique.** Les conséquences d'un tel scénario sont majeures. En effet, une hypothétique dynamisation du fret ferroviaire sur cet axe historique :
  - **ne permettra pas d'irriguer le terminal définitif de la liaison Lyon-Turin qui est programmé dans le secteur de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry** ; secteur dont la vocation économique et logistique actée par l'Etat est le fruit de longues années de concertation sur le devenir de la grande métropole lyonnaise.
  - entrainera **une dégradation pour les voyageurs du trafic TGV et TER circulant sur cet axe Ambérieu – Montmélian**, en raison des problématiques de sillons horaires : la saturation annoncée depuis plusieurs années par SNCF Réseau de plusieurs tronçons ferroviaires sur cet itinéraire, est une réalité que la faiblesse du trafic fret et la complexité de mise en place du cadencement ont exacerbée.
  - sera synonyme **d'importantes prises de risques sur le plan environnemental** liées au passage des convois ferrés de marchandises (dont beaucoup de matières dangereuses) en surplomb du lac du Bourget, plus grand lac naturel de France, alors même que des moyens très conséquents ont été engagés depuis des décennies par l'Etat et les collectivités locales pour restaurer et protéger ce milieu écologique ultra-sensible. Les poids lourds de matières dangereuses sont d'ailleurs actuellement interdits le long du lac.
  - **génèrera une sévère dégradation de la qualité de vie des habitants des bords du lac et des deux agglomérations d'Aix-les-Bains et de Chambéry à laquelle la population et les élus sont fortement opposés.**





\*

\* \*

Le rapport du COI formule des recommandations. Il appartient maintenant à l'Etat de procéder aux choix politiques permettant de répondre pleinement aux enjeux écologiques et économiques du transport transalpin de marchandises.

Il est essentiel de relancer une dynamique de programmation des voies d'accès françaises qui soit articulée avec le calendrier de mise en service du tunnel de base à l'horizon 2030.

Dans un souci de réalisme budgétaire, cette dynamique doit reposer sur une concertation des acteurs locaux pour envisager les éventuelles modifications du projet initial des accès (phase 1 et 2 déclarées d'utilité publique en 2013 pour un coût prévisionnel de 7,7 Md€). L'objectif est d'alléger significativement le coût des accès et d'élargir leur éligibilité aux financements européens.

Des solutions existent, l'immense majorité des élus locaux ont conscience de la nécessité d'une telle démarche, y compris selon un séquençage réaliste. C'est de cette manière que nos partenaires italiens sont parvenus à optimiser le projet de leurs propres accès avec une réduction considérable des coûts.

### QUELQUES REPÈRES...

- **Le transport de marchandises entre la Suisse et l'Italie est assuré à 70% par le rail contre 30 % par la route.** Pour les échanges **France-Italie, elle est seulement de 8% par le rail contre 92% par la route.**
- **De 2013 à 2018, le nombre de poids lourds a augmenté de 12% aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.** Cela représente **150 000 véhicules supplémentaires** (+ 100 par jour en moyenne)
- La liaison Lyon-Turin (tunnel + accès) permettra d'éviter **le rejet dans l'atmosphère de 3 millions de tonnes de CO<sup>2</sup> par an**
- **Pour 2050, les engagements communautaires visent à assurer 50% du transport de marchandises par le rail**
- Le tunnel de base du Lyon-Turin est un chantier bien engagé : **plus de 20 km de galeries et de descenderies ont été creusées.**