

Le projet Lyon-Turin

VRAI/FAUX

Juin 2022



Introduction

Le projet Lyon-Turin c'est quoi ? Né dans les années 90, le projet vise la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin. La nouvelle ligne prévoit de relier Paris à Milan en 4h, tout en transportant 40 millions de tonnes de marchandises et 5 millions de voyageurs par an.

Cette nouvelle ligne de chemin de fer, longue d'environ 270 kilomètres comprendrait la construction d'un tunnel bitube de 57,5 kilomètres entre la France à l'Italie. L'objectif annoncé est de rapprocher Paris de Milan grâce à une ligne à grande vitesse, désengorger les routes savoyardes des camions de marchandises, et améliorer les échanges économiques transalpins.

Pourtant, le coût du projet est exorbitant, estimé en 2012 à 26 milliards d'euros par la Direction du Trésor, celui-ci pourrait être réévalué à hauteur de 30 milliards d'euros. L'utilité même de ce projet est fortement remise en question quand on sait que la ligne existante n'est pas saturée, et que les prévisions de hausses des trafics, énoncées dans les années 90, se sont avérées fausses.

De nombreuses administrations et services centraux français ont émis des réserves sur les coûts et la rentabilité économique de ce projet : Conseil Général des Ponts et Chaussées, Inspection Générale des Finances, Direction Générale du Trésor, Cour des Comptes, Conseil d'Orientation des infrastructures, tous ont affirmé que ce projet était économiquement défavorable. Depuis 20 ans, toutes ces conclusions sont ignorées.

Le contexte a pourtant changé. Dans les années 80, il circulait beaucoup plus de trains sur cette voie ferrée qu'aujourd'hui, celle-ci pourrait maintenant sortir 75 % des camions de la route sur cet axe, nécessitant quelques améliorations pour une somme raisonnable.

Les aspects problématiques du projet de nouvelle ligne entre Lyon et Turin sont nombreux et souvent mal compris. Ce document permet d'y voir plus clair sur le sujet, en fournissant une base d'éléments destinée à se saisir des enjeux du projet. En reprenant les affirmations fausses ou vagues largement relayées par les médias, ce VRAI/FAUX déconstruit les formulations simplistes en apportant des réponses argumentées.

Glossaire

Commission européenne : acteur politique majeur du projet, qui finance à hauteur de 55 % (anciennement 40 %) la section transfrontalière de la nouvelle ligne.

Commission intergouvernementale (CIG) : commission chargée de conduire pour le compte de la France et de l'Italie, les études, les modalités financières et juridiques du projet. Présidée par Josiane Beaud pour la France et Paolo Foietta pour l'Italie.

Daniel Ibanez : lanceur d'alerte, économiste des procédures collectives, dirigeant d'un cabinet de conseil et premier opposant au projet.

Fonds FDPITMA : Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin. Créé initialement en 2002 pour booster le report modal des marchandises vers le rail, depuis 2012, ces fonds permettent surtout de renflouer les caisses vides de la société du tunnel routier du Fréjus grâce aux bénéfices de la société du tunnel routier du Mont-Blanc.

Hubert du Mesnil : fervent promoteur du projet, il est président du conseil d'administration de Lyon Turin Ferroviaire (LTF) puis de Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), la société chargée de la construction et de la gestion du projet. Daniel Bursaux lui a succédé cette année.

Ligne existante : aussi appelée ligne historique, c'est la ligne qui relie Lyon et Turin par le tunnel du Fréjus, par laquelle transitent des voyageurs et des marchandises.

Projet de nouvelle ligne Lyon-Turin : aussi appelé LGV Lyon-Turin, nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, TAV (*Treno ad Alta Velocità* en italien), ou simplement "le Lyon-Turin" est un projet de nouvelle ligne ferroviaire entre les villes de Lyon et Turin.

Rete ferroviaria italiana (RFI) : gestionnaire du réseau ferré italien.

Section contrainte Chambéry-Montmélián : section la plus contrainte de la liaison existante qui desservant Grenoble, Bourg Saint-Maurice et Saint-Jean de Maurienne.

Section française/accès français : partie française du tracé d'une longueur de 140 kilomètres de voies ferrées entre Lyon et Saint-Jean de Maurienne. Le tracé de cette ligne est en cours d'élaboration, plusieurs scénarios sont à l'étude.

Section italienne : partie italienne du tracé, d'une longueur de 65 kilomètres de Suse jusqu'à Turin. Le chantier est entamé depuis plusieurs années.

Section transfrontalière : partie internationale du projet d'une longueur de 65 kilomètres, comprenant un tunnel transfrontalier à deux tubes d'une longueur de 57,5 kilomètres, situé entre Saint-Jean-de-Maurienne en Savoie et Suse en Italie. Ce tunnel souterrain serait le plus long du monde (avec 45 km en France et 12,5 km en Italie) juste devant le tunnel de base du Saint-Gothard en Suisse.

Sillon : période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré.

SNCF Réseau : gestionnaire du réseau ferroviaire français.

TELT : Anciennement Lyon Turin Ferroviaire (LTF), Tunnel Euralpin Lyon Turin TELT-SAS est une société franco-italienne créée en 2015, chargée de la construction puis de la gestion de la liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin.

Transalpine : lobbyiste du projet.

Tunnel de base/transfrontalier : tunnel transfrontalier à bitubes d'une longueur de 57,5 kilomètres entre Saint-Jean de Maurienne et Suse en Italie. Le tunnel est en cours de construction, 10,6 kilomètres ont été creusés aujourd'hui, ainsi que 4 descenderies et une galerie de reconnaissance du côté Italien.

Tunnel ferroviaire du Fréjus : aussi appelé "tunnel ferroviaire du Mont-Cenis" est le tunnel par lequel passe la ligne existante entre Lyon et Turin. Ouvert en 1871, les partisans du projet dénoncent sa vétusté pour justifier la nécessité de construire une nouvelle ligne entre Lyon et Turin.

Tunnel routier du Fréjus : Un des tunnels routiers par lesquels transitent les camions de marchandises sur l'axe ouest-est. Il fait l'objet de vives controverses due à l'ouverture prochaine d'une nouvelle voie de circulation routière présentée initialement comme une galerie de sécurité.

Tunnel routier du Mont-Blanc : Le seconde tunnel routier par lesquels transitent les camions de marchandises sur l'axe ouest-est. Ce tunnel a été fermé durant trois ans en 1999 suite au dramatique incendie du tunnel du Mont-Blanc. Le trafic a été déporté en Maurienne durant cette période, la situation insupportable pour les locaux a participé à la relance du projet.

Table des matières

Introduction	2
Glossaire	3
« Les écologistes sont contre le Lyon-Turin, donc contre le train. »	7
« La ligne actuelle est trop vieille pour transporter des marchandises. »	7
« La ligne existante permettrait de diminuer le nombre de camions entre la France et l'Italie. »	8
« La rénovation de la ligne existante va coûter très cher. »	9
« Il existe des fonds publics pour booster le report de marchandises sur le rail. »	10
« Les transporteurs routiers sont favorables au développement du fret ferroviaire sur la ligne existante. »	10
« Nous avons besoin d'une nouvelle ligne pour transporter plus de passager·ère·s. »	11
« La nouvelle ligne fera gagner du temps. »	11
« Le Lyon-Turin c'est un projet écologique. »	12
« Le Lyon-Turin, c'est un projet démocratique et transparent. »	13
« Le projet de nouvelle ligne ferroviaire permettra de transporter 40 millions de tonnes de marchandises. »	13
« Le Lyon-Turin permettra la création de milliers d'emploi dans les Alpes. »	14
« Les accès français du projet sont connus. »	14
« La route est moins chère que le rail. »	15
« Beaucoup d'argent a été avancé, ce serait un gâchis d'arrêter le projet maintenant... »	16
« On peut être contre la construction du tunnel transfrontalier et pour les accès français. »	17
« La nouvelle ligne permettra de sortir 1 million de camions des routes. »	18
« Pour rénover la ligne existante, il va falloir changer tous les ponts ce qui va prendre des semaines. »	18
« La mafia a été présente sur le chantier en Italie. »	18
« Les travaux sont bien avancés, on a déjà fait 20 % du projet. »	19
« C'est un projet défendu par les hautes administrations. »	20
« L'utilisation de la ligne existante menace le lac du Bourget de pollution. »	21
« La montagne et la pente ne permettent pas de faire circuler des marchandises. »	21
« La neige est un gros problème pour faire fonctionner des trains de marchandises. »	22
« Le projet Lyon-Turin sera rentable. »	22
« Les financements européens du projet sont assurés... »	23

« Les écologistes sont contre le Lyon-Turin, donc contre le train. »

Faux : les écologistes veulent transporter les marchandises par le rail sans mégaprojet inutile et imposé.

Les écologistes n'ont jamais été opposé-e-s au développement du fret ferroviaire. La position des écologistes sur le Lyon-Turin a été élaborée lors d'une convention commune en 2012¹, cette convention rappelle notamment la nécessité de développer *“une politique de report vers les modes de transports les plus efficaces vis-à-vis de l'environnement”*. L'opposition des écologistes au projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin est une opposition aux coûts et aux dégâts engendrés par ce mégaprojet qui n'a pas démontré son utilité. Les écologistes soutiennent d'ailleurs une solution rapide de report modal, à savoir le report du transport routier vers le fret ferroviaire via la ligne existante, une solution moins onéreuse et moins impactante pour l'environnement.

« La ligne actuelle est trop vieille pour transporter des marchandises. »

Faux : la ligne existante a déjà été rénovée et sécurisée pour 1 milliard d'euros et elle est loin d'être saturée.

Selon les promoteurs du Lyon-Turin, la ligne actuelle ne permettrait pas de remplir à bien les objectifs de report modal : son âge, la pente et son altitude constituent des obstacles pour le transport de marchandises.

Pourtant, un exemple proche prouve le contraire : la ligne historique du tunnel du Saint-Gothard en Suisse – dont les caractéristiques sont très similaires au tunnel ferroviaire du Fréjus – date du 19^{ème} siècle². Cette ligne a fait transiter entre la Suisse et l'Italie jusqu'à 17 millions de tonnes de marchandises en 2000³. Rappelons que la ligne actuelle entre Lyon et Turin a été rénovée et sécurisée sur l'axe Dijon-Modane⁴ pour environ 1 milliard d'euros, le tunnel du Fréjus situé sur la voie existante a été mis en sécurité et mis au gabarit GB1/GB+, indispensable pour transporter des conteneurs (pour un coût d'environ 300 millions d'euros).

¹ Position des écologistes sur les traversées alpines. 2012 :

<https://archives.eelv.fr/mandatureRegions2010/elus-rhonealpes.eelv.fr/2012/10/25/les-ecologistes-precisent-leur-position-sur-les-traversees-alpines/index.html>

² Ibanez, Daniel. *Trafics en tous genres: le projet Lyon-Turin*. Tim buctu éditions, 2014

³ En 2000 :

<https://www.politis.fr/articles/2014/08/lyon-turin-le-projet-ne-sera-jamais-rentable-et-sera-paye-par-les-contribuables-27848/>

⁴ Selon les propos de Bernadette LACLAIS devant la commission du développement durable :

<https://lyonturin.eu/analyses/docs/comptamar/comm%20dev%20durable%2020131023.pdf>

Quelques améliorations techniques seraient nécessaires sur la ligne existante pour transporter des marchandises, mais le coût de ces améliorations restent très raisonnables au vu du coût du projet (les estimations varient entre 200 et 400 millions d'euros⁵).

« La ligne existante permettrait de diminuer le nombre de camions entre la France et l'Italie.⁶ »

Vrai : près de 75 % du trafic routier transitant par les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc pourrait être reporté rapidement sur la ligne existante.

La ligne ferroviaire actuelle transporte aujourd'hui entre 3 et 4 millions de tonnes de marchandises par an⁷ pour une capacité confirmée de l'ordre de 20 millions de tonnes⁸ (soit une utilisation à environ 20 % de sa capacité).

Il circulait dans les années 1980 sur cette ligne 60 trains de fret par jour dans chaque sens entre la France et l'Italie (pour une circulation d'environ 26 trains par jour actuellement), soit 120 trains par jour, il n'en circule aujourd'hui plus qu'une vingtaine⁹ (la ligne est utilisée à environ 20 % de sa capacité). En 1983 par exemple, 10 millions de tonnes de marchandises ont circulé sur cette même ligne.

La hausse du trafic de marchandises annoncée dans les années 90 s'est révélée erronée¹⁰, le nombre de poids-lourds qui transitent par les Alpes est relativement stable depuis 30 ans, et

⁵ Selon l'estimation de Daniel Ibanez, économiste des Procédures Collectives, dirigeant d'un cabinet de conseil et opposant au projet.

⁶ Ibanez, Daniel. « Lyon-Turin : grand projet inutile et imposé ». Attac France. Consulté le 23 juin 2022.
<https://france.attac.org/nos-publications/les-possibles/numero-4-ete-2014/debats/article/lyon-turin-grand-projet-inutile-et#Les-marchandises-circulant-entre-la-France-et-l-Italie-sont-en-augmentation-nbsp>

⁷ Selon les chiffres de la Transalpine de novembre 2021 :
http://www.transalpine.com/sites/default/files/documents/documentation/obs_transalpin_nov_2021_vdef2.pdf

⁸ Un chiffre confirmé par les partisans du projet de nouvelle ligne Lyon-Turin et Jean-Claude Gayssot devant l'Assemblée Nationale en 2002. Par ailleurs, une étude commandée par l'UE conclut, après avoir entendu RFF, LTF et RFI que la capacité était de l'ordre de 18,6 millions de tonnes (en prenant en compte les pentes, les risques de neige, les motrices de traction et de pousse et 46 trains de voyageurs par jour sous le tunnel). En juin 2007, une déclaration du président de Lyon Turin Ferroviaire (devenue TELT), dans un droit de réponse au "Monde Diplomatique" confirme une capacité de l'ordre de 22 millions mais un goulot d'étranglement entre Lyon et Chambéry d'environ 14 millions de tonnes. Enfin en Italie, l'observatoire de la liaison Torino-Lione publie un rapport dans lequel la capacité est estimée à 19 890 millions de tonnes pour 260 jours et 150 trains par jour après concertation avec LTF et RFI.

⁹ Le responsable de la gare de Modane dans les années 80, Jean-François Roussel, a indiqué des circulations quotidiennes de 60 trains de fret par jour et par sens auxquelles s'ajoutent les circulations voyageurs. Concernant la circulation des trains entre la France et l'Italie, Daniel Ibanez s'est appuyé sur le rapport annuel des comptes de TELT de 2017 qui mentionne qu'il circulait en 2016 en moyenne dans les deux sens confondus 19,4 trains de fret et 6 de voyageurs soit environ 26 trains par jour (13 par sens).

¹⁰ Comme l'indique Daniel Ibanez :
<https://www.google.com/url?q=https://www.usinenouvelle.com/article/le-lyon-turin-ne-voit-pas-le-bout-du-tunnel.N804800&sa=D&source=docs&ust=1655977576530632&usg=AOvVaw3LHAF3-rxmzd-MsBD0qfS3>

rien n'indique une augmentation soudaine du trafic de poids-lourds qui nécessiterait la réalisation d'une nouvelle ligne.

Cette ligne ferroviaire a été améliorée et modernisée pour près d'un milliard d'euros¹¹. Elle pourrait tout à fait être mise à contribution rapidement pour reporter le trafic des camions qui circulent par l'axe France-Italie par les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.

Il est nécessaire de poursuivre les investissements sur cette ligne afin qu'elle devienne réellement compétitive. Une étude de la ligne existante¹² indique que la gare de triage située à Ambérieux-en-Bugey pourrait être mise à contribution, avec mise en place d'un service d'intermodalité permettant le chargement et le déchargement des marchandises des camions sur les trains à l'aide de conteneurs et de chariots porte-conteneurs. Cet aménagement permettrait de reporter près d'un million sur les 1,4 million de camions transitant par les tunnels routiers de Fréjus et du Mont-Blanc¹³, soit près de 75 % du trafic routier, réduisant ainsi considérablement le nombre de camions sur les routes (soit près d'un million de camions¹⁴ sur la ligne existante).

« La rénovation de la ligne existante va coûter très cher. »

Faux : le chiffrage se compte en millions d'euros, bien inférieur aux milliards annoncés pour la construction de la nouvelle ligne.

Le prix de la nouvelle liaison Lyon-Turin ne cesse d'augmenter d'année en année. Le coût du projet a été rehaussé à hauteur de 26,1 milliards d'euros par la Direction du Trésor, (soit 30 fois le coût du projet Notre-Dame-des-Landes) ce qui en fait un des projets d'infrastructure de transport les plus coûteux (au global et au kilomètre) depuis des décennies.

Le coût du projet est estimé à 18 milliards d'euros par son promoteur, mais le référé de la Cour des comptes de 2012 indique que le coût du projet a été estimé à hauteur de 26,1

¹¹ Selon Bernadette Laclais, députée PS de Savoie. Le ferroviaire a connu des améliorations techniques (telles que les motrices tri-tension ou l'informatisation).

¹² 10 mesures concrètes et immédiates pour reporter le trafic routier des marchandises dans les Alpes de la route vers le rail. Nicoles Benayoun, Charles-Antoine Bouttaz, Daniel Ibanez, François Mauduit, Gérard Provent, Jean-Paul Richard, Jean-François Roussel, Alain Tamburini :

https://lyonturin.eu/analyses/docs/Services-LT_FINAL20170223corrige.pdf

¹³ François, Mauduit. « Lyon-Turin - Capacité du réseau ferroviaire existant et prévisions de trafic ». Mediapart. Consulté le 23 juin 2022.

<https://blogs.mediapart.fr/mauduit-francois/blog/121119/lyon-turin-capacite-du-reseau-ferroviaire-existant-et-previsions-de-traffic>.

¹⁴ Avec 28 remorques par train, soit 2 800/jour, par 350 jours, nous arrivons à un report de 980 000 camions sur la ligne existante (pour un trafic routier de 1 399 717 poids-lourds sur l'axe ouest-est en 2019), selon Daniel Ibanez devant la commission transport du Parlement européen :

<https://www.youtube.com/watch?v=2J64SbDTI2E>

milliards d'euros par la Direction du Trésor. Il risque même fortement de dépasser les 30 milliards d'euros¹⁵, les travaux accusent déjà 15 ans de retards¹⁶ et sont loin d'être terminés. Face à cela, la mise en place d'un service d'intermodalité a été étudiée : le chiffrage se compte en millions d'euros¹⁷, de 200 à 400 millions (comprenant le matériel de manutention, la modification du parc des remorques en porte-conteneurs pour les routiers...) selon Daniel Ibanez, bien inférieur aux milliards annoncés pour la construction de la nouvelle ligne¹⁸.

« Il existe des fonds publics pour booster le report de marchandises sur le rail. »

Vrai : mais ces fonds sont aujourd'hui détournés de leur objectif principal.

Il existe depuis 2002 des fonds publics appelés FDPITMA (Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin) dont l'objectif est de booster le report modal de marchandises. Sauf que depuis 2012, ces fonds sont détournés de leur objectif principal.

Par un montage financier, ils servent au financement du tunnel routier du Fréjus (dont la société, la SFTRF, est déficitaire). Une convention tripartite a été signée entre le FDPITMA, la société ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc) et la société SFTRF (Société française du tunnel routier du Fréjus) lui permettant de bénéficier chaque année des dividendes d'ATMB jusqu'en 2050. Une plainte a été déposée par la ville de Grenoble pour détournement de fonds publics et prise illégale d'intérêt, qui a abouti à un non-lieu en janvier 2022. Plus récemment, les Amis de la Terre ont adressé une lettre ouverte¹⁹ à la Première Ministre Elisabeth Borne à ce sujet.

« Les transporteurs routiers sont favorables au développement du fret ferroviaire sur la ligne existante. »

Vrai : ils ont demandé la mise en place de navettes de fret ferroviaire sur la ligne existante.

Dans un courrier commun avec "Les Amis de la Terre" daté du 6 février 2019 et adressé au ministère des Transports, la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR) souhaite la mise en place de navettes de fret ferroviaire sur les infrastructures

¹⁵ Selon Daniel Ibanez, économiste des Procédures Collectives, dirigeant d'un cabinet de conseil et opposant au projet. A noter que la Cour des Comptes inscrivait en 2012 que "Les données disponibles concernant le projet ferroviaire Lyon-Turin ont difficilement permis d'apprécier l'évolution des coûts".

¹⁶ Rapport spécial "Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus" Cour des Comptes européenne 2020 : https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_FR.pdf

¹⁷ Daniel Ibanez. "Compter les trains". En ligne : [Note : compter les trains. Daniel Ibanez](#)

¹⁸ Le journal de l'insoumission. « Projet Lyon-Turin : L'exemple à ne pas suivre. », 10 janvier 2022.

<https://www.leji.fr/climat-a-la-loupe/381-lyon-turin-l-histoire-d-un-grand-projet-inutile-et-nuisible.html>.

¹⁹ « Lettre à Mme Borne sur les transports dans les Alpes. » Consulté le 22 juin 2022. <https://www.amisdelaeterre.org/actu-groupe-local/lettre-a-mme-borne-sur-les-transport-dans-les-alpes/>.

ferroviaires existantes pour réduire le nombre de poids lourds sur les voies routières alpines et dans les tunnels alpins du Fréjus et du Mont-Blanc.

« Nous avons besoin d'une nouvelle ligne pour transporter plus de passager·ère·s. »

Faux : la ligne existante n'est pas saturée en passager·ère·s.

L'argument du trafic de passager·ère·s tombe à l'eau car le projet est axé fret, la présentation idéalisée du trafic de passager·ère·s est fautive. Yves Crozet, professeur d'économie des transports à l'université de Lyon 2, constate²⁰ que le trafic actuel des voyageur·euse·s entre Lyon et Turin ne permet pas de remplir un train par jour. Le gain de temps prévu sur cette nouvelle ligne est négligeable et ne va pas faire subitement exploser le nombre de passager·ère·s sur la ligne.

« La nouvelle ligne fera gagner du temps. »

Pas si simple : un gain de temps minime, un mensonge énorme.

D'après les promoteurs du projet, la nouvelle ligne permettrait aux voyageur·euse·s de gagner du temps sur le trajet Paris-Milan, qui se ferait en 4h02 au lieu de 7h actuellement. La réalité est bien différente... Le promoteur a bêtement omis de compter les temps d'arrêt en gare !

Ces arrêts ont été comptés sur la ligne existante, ainsi que les temps de freinage et d'accélération à chaque arrêt... Mis bout à bout, le train s'arrête dans huit gares, ce qui prend 49 minutes, auxquels il faut ajouter 46 minutes entre Turin et Milan car le TGV n'est pas équipé de la bonne technologie pour circuler sur la ligne à grande vitesse ; au lieu de mettre 44 minutes sur la ligne à grande vitesse, le TGV met 1h30 (soit 46 minutes de plus que ce qu'il pourrait faire). Au total les arrêts dans les gares et la ligne TGV coûtent 95 minutes, le trajet qui se fait actuellement pourrait se faire aujourd'hui en 5h25 sans arrêt, la nouvelle ligne ne fera gagner qu'1h25 aux voyageurs entre Paris et Milan, soit deux fois moins qu'annoncé (3h). Le président de TELT chargé de l'exécution du projet, Hubert Du Mesnil, reconnaissait lui-même qu'il s'agissait d'une "présentation favorable" qui avait fait l'objet d'une "simplification".²¹

« Le Lyon-Turin c'est un projet écologique. »

Faux : le projet est une catastrophe écologique.

Des inquiétudes ont été formulées quant à la compatibilité du projet avec les objectifs de réductions de 55 % des émissions de carbone affichés par le Pacte vert pour l'Europe.

²⁰ Usine nouvelle. Article payant. « Le Lyon-Turin ne voit pas le bout du tunnel », 12 février 2019.

<https://www.usinenouvelle.com/article/le-lyon-turin-ne-voit-pas-le-bout-du-tunnel.N804800>.

²¹ Complément d'enquête. 2017 : <https://www.youtube.com/watch?v=BV0Zt-lp-0k>

- Des risques importants ont été relevés pour l'eau, les débits d'eau sont affectés dans les zones situées en amont et en extrémité des tunnels²². De nombreux·se·s paysan·ne·s voient ainsi leurs exploitations mises en danger par le projet. Des menaces également existantes pour l'alimentation en eau destinée à la consommation humaine²³.
- Le tunnel transfrontalier génère d'importants déblais. Ces déblais seraient bien moins valorisés qu'annoncés (la valorisation serait de l'ordre de 25 % au lieu de 50 %)²⁴. Le projet soulève aussi des problèmes liés à l'extraction d'amiante et d'uranium²⁵.
- Le tunnel aurait besoin d'être ventilé en permanence. En creusant à 2 000 mètres sous la roche, il est nécessaire de climatiser le tunnel car sous la chaleur, les rails se déforment. La ventilation ne peut pas se faire naturellement, il faudrait créer des puits de ventilation pour réguler la température, une installation très énergivore.
- Enfin, les travaux ne devraient pas être terminés avant au moins 2030 (voire 2033). La pollution de l'air due au trafic routier dans les vallées de l'Arve et de la Maurienne va se poursuivre pendant toutes ces années si aucune politique de report modal n'est mise rapidement en place sur la ligne existante.

La Cour des Comptes européenne a rappelé dans son rapport de 2020 que « *la construction de la liaison transfrontalière Lyon-Turin, et de ses lignes d'accès, générerait dix millions de tonnes d'émissions de CO₂* ». Ces émissions ne seraient compensées que 25 ans après l'entrée en service de l'infrastructure. Ajoutant que « *cette prédiction dépend en outre des volumes de trafic : s'ils n'atteignent que la moitié du niveau prévu, il faudra cinquante ans à partir de l'entrée en service de l'infrastructure avant que le CO₂ émis par sa construction soit compensé.* »

« Le Lyon-Turin, c'est un projet démocratique et transparent. »

Faux : le projet n'a jamais fait l'objet d'un débat public.

²² Rapport COWI commandé par l'Europe.

²³ Par l'association « Vivre et Agir en Maurienne ».

²⁴ Contrairement aux objectifs annoncés de réutilisation de la moitié des déblais, seulement ¼ des déblais seront revalorisés selon l'IFSTTAR.

²⁵ En 2012, une vidéo diffusée par le quotidien *Il Fatto Quotidiano*, montrait Massimo Zucchetti, professeur au Politecnico de Turin, relever à proximité du site des taux de radioactivité jusqu'à 1000 fois plus élevés que la radiation naturelle. Cela signifie que les roches extraites devraient potentiellement être traitées comme des déchets radioactifs. Ce qui complexifie les procédés de percement, mais surtout qui présenterait de grands risques de contamination dans l'ensemble de la région.

Pour éviter le débat public instauré en 1995, les promoteurs se sont hâtés, comme le constate l'Autorité Environnementale dans son avis préalable à l'enquête publique²⁶ indiquant que *“le débat sur les objectifs, l'opportunité et le périmètre du programme a eu lieu en 1994²⁷ [...] L'AE note que les finalités et certaines modalités du projet ont significativement évolué [...] après l'entrée en vigueur de la loi de 1995 sur le débat public”*. L'Autorité Environnementale explique que pour ce débat, les conclusions n'ont été publiées que 10 jours²⁸ avant la date de publication du décret rendant obligatoire un débat public²⁹.

Le projet a été imposé et n'a jamais fait l'objet d'un débat public. Rappelons que le projet Lyon-Turin fait l'unanimité contre lui de la part des administrations depuis 1998 : avis négatifs du Conseil général des Ponts et Chaussées, de l'Inspection des finances et de la Cour des comptes...

« Le projet de nouvelle ligne ferroviaire permettra de transporter 40 millions de tonnes de marchandises. »

Pas si simple : cet argument ne correspond à aucune réalité.

Le nombre de 40 millions de tonnes de marchandises régulièrement énoncé par la Transalpine implique le report du trafic de l'arc méditerranéen qui circule actuellement par Vintimille sur la future ligne. Par ailleurs, sur tous les axes France-Italie, le trafic de marchandises transportées par camion via les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus stagne depuis les années 1990. Les prévisions annonçaient un trafic de plus de 60 millions de tonnes de marchandises (route + rail) sur l'axe Lyon-Turin en 2006³⁰, alors qu'il n'en n'a circulé qu'environ 25 millions de tonnes de marchandises en 2017 (route + rail) par les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc³¹. L'affirmation de 40 millions de tonnes de marchandise est donc à prendre avec beaucoup de réserve. Soulignons que le trafic de marchandises dans l'actuel tunnel ferroviaire du Fréjus a été divisé par trois depuis le milieu des années 1990.³²

²⁶ [Avis délibéré Autorité Environnementale Lyon-Turin du 7 décembre 2011](#) (page 6)

²⁷ Sous le régime prévu par la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, dite “circulaire Bianco”.

²⁸ Deux décisions ministérielles ont été publiées 10 jours avant la publication du décret du 10 mai 1996 (décret Barnier) pour l'application de la Loi Barnier du 2 février 1995 : https://vamaurienne.ovh/wp-content/uploads/2016/12/noel-communod_lyon-turin_un-projet-fou_01-04-15.pdf (page 30)

²⁹ Sous la responsabilité de la commission nationale du débat public (CDNP).

³⁰ Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, Avril 2006 - [Dossier d'enquête publique](#) (page 59)

³¹ Selon les propos rapportés de Daniel Ibanez ; [Daniel IBANEZ, collectif des opposants au Lyon-Turin : « La question de l'utilité du projet devance celles des risques sanitaires et écologiques »](#)

³² Usine nouvelle. Article payant. « Le Lyon-Turin ne voit pas le bout du tunnel », 12 février 2019. <https://www.usinenouvelle.com/article/le-lyon-turin-ne-voit-pas-le-bout-du-tunnel.N804800>.

« Le Lyon-Turin permettra la création de milliers d'emploi dans les Alpes. »

Pas si simple : les entreprises ont recours à de nombreux·se·s travailleur·euse·s détaché·e·s.

Il est indéniable qu'il y aura des travailleur·euse·s embauché·e·s pour ce projet s'il devait se faire. Les questions qui se posent sont : combien ? Pour quelle durée ? Selon quelle réglementation ?

Les entreprises pourront recourir aux travailleur·euse·s détaché·e·s, si l'on prend comme comparaison les travaux du tunnel du Saint-Gothard en Suisse (dont les caractéristiques du tunnel sont similaires), 1 800 personnes avaient été embauchées. Pour le Lyon-Turin, les chiffres énoncés ne sont pas précis, 3 000³³, 4 000³⁴ et jusqu'à 30 000³⁵ annoncés dans différentes déclarations. En utilisant la ligne existante, on pourrait d'ores et déjà créer 600 emplois pérennes (200 à Modane, 200 en Italie et 200 à Ambérieux en Bugey).

« Les accès français du projet sont connus. »

Pas si simple : différents scénarios sont à l'étude et l'Etat ne s'est toujours pas prononcé.

Le tracé français de la ligne existante partirait de Lyon Saint-Exupéry (et non pas de Lyon Part-Dieu) ; il était initialement prévu que la ligne passe par Chambéry, mais le tracé a connu entre-temps de nombreuses modifications. Trois scénarios sont actuellement à l'étude, le scénario « Grand Gabarit », « Dominante Fret » et « Mixte ».

Le scénario Grand Gabarit propose la construction des trois tunnels monotubes prévus pour le trafic fret jusqu'à l'entrée du tunnel de base à Saint-Jean-de-Maurienne. Le tunnel de Dullin-l'Épine ne serait pas construit, le trafic voyageur serait donc reporté sur la ligne classique à partir de La-Tour-du-Pin. Son coût est estimé à 6,7 milliards d'euros.

Le scénario Dominante Fret prévoit également de ne pas construire le tunnel de Dullin-l'Épine (vers Chambéry) et est donc identique sur le plan des circulations voyageur·euse·s. Du côté fret, il ne prévoit la construction que du tunnel sous Chartreuse, abandonnant ainsi les tunnels de Belledonne et du Glandon. Les circulations fret éviteraient Chambéry via le tunnel sous Chartreuse, puis se raccorderaient à la ligne classique en passant par Montmélian. Son coût est estimé à 4,8 milliards d'euros.

Le scénario Mixte est identique à la phase 1 du projet : il abandonne la ligne fret prévue à partir d'Avressieux et donc les trois tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon pour ne

³³ 13 mars 2012 : Déclaration de Louis Besson

³⁴ Juillet 2012 : Bernadette Laclais, magazine Rhône Alpes (conseil régional)

³⁵ Juillet 2012 : Magazine Rhône Alpes

réaliser qu'une ligne mixte jusqu'à Chambéry par le tunnel de Dullin-l'Épine. Les marchandises continueraient donc de transiter par le nœud ferroviaire de Chambéry. Ce scénario permettrait en revanche une amélioration significative des temps de parcours des voyageurs vers Chambéry, Annecy et Modane. Son coût est estimé à 5 milliards d'euros.

Des comités de pilotage se sont réunis pour échanger sur le scénario à privilégier. L'État s'était engagé à donner un avis sur les accès Français avant le premier trimestre de l'année 2022³⁶, il n'a pour le moment donné aucune décision.

« La route est moins chère que le rail. »

Faux : pas pour l'axe Lyon-Turin.

S'il est juste de considérer que la route est moins chère que le rail de façon générale, cela est faux pour l'axe Lyon-Turin : telle est la conclusion de la DG Move (Commission européenne) et de l'observatoire suisse des transports transalpins qui concluent chaque année que la route entre la France et l'Italie coûte environ 30 % plus cher que le service ferroviaire³⁷. Cela s'explique par un itinéraire routier franco-italien et des tunnels alpins fortement taxés, ce qui place la route à un niveau tarifaire bien supérieur au mode de transport ferroviaire.

L'idée souvent évoquée serait de mettre en place une écotaxe type "Redevance Poids-lourds" (RPLP) pour rendre le fret attractif en France et ainsi mettre les marchandises des camions sur les trains. Pourtant en Suisse, la RPLP est prélevée sur l'ensemble du territoire, sans majoration spécifique pour les tunnels, le taux kilométrique sur la traversée de la Suisse (300km pour environ 0,86 euros/km) reste comparable aux péages routiers des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (tous deux à environ 240 euros).

Le véritable problème tient au système de réservation de transport des marchandises, qui n'est pas du tout compétitif en France. Contrairement au transport de passagers où il est possible de réserver à la dernière minute via internet, le système français est archaïque et les délais de réservations beaucoup trop longs : il faut communiquer au moins deux ans à l'avance les marchandises que l'on souhaite transporter ! Les Suisses ont beaucoup d'avance sur nous sur ce terrain-là.

³⁶ « Lyon-Turin : la nomination d'Élisabeth Borne, une nouvelle susceptible de remettre le dossier sur les rails ? » Consulté le 23 juin 2022.

<https://region-aura.latribune.fr/territoire/transports/2022-06-08/lyon-turin-la-nomination-d-elisabeth-borne-une-nouvelle-susceptible-de-remettre-le-dossier-sur-les-rails-920407.html>.

³⁷ La pensée écologique, Rédigé par : La pensée. « Lyon-Turin, un projet de 260 kilomètres de voies ferroviaires nouvelles pour doubler une voie ferroviaire existante. Un choix écologique ? Consulté le 23 juin 2022.

<https://lapenseeecologique.com/lyon-turin-un-projet-de-260-kilometres-de-voies-ferroviaires-nouvelles-pour-doubler-une-voie-ferroviaire-existante-un-choix-ecologique-daniel-ibanez/>.

« Beaucoup d'argent a été avancé, ce serait un gâchis d'arrêter le projet maintenant... »

Pas si simple : le gaspillage d'argent public serait d'autant plus conséquent si l'on poursuivait les travaux tout en faisant le pari que cette infrastructure trouvera son utilité.

Environ 1,7 milliards d'euros ont déjà été dépensés pour ce projet de ligne ferroviaire, cette somme reste relative au regard du coût total du projet, qui rappelons-le, a été estimé à 26 milliards d'euros en 2012 et qui, comme l'annonçait Hubert Du Mesnil, ancien président de TELT, boosterait le trafic de marchandises, tout en affirmant qu'il s'agit d'un "pari audacieux qui comporte des des risques"³⁸.

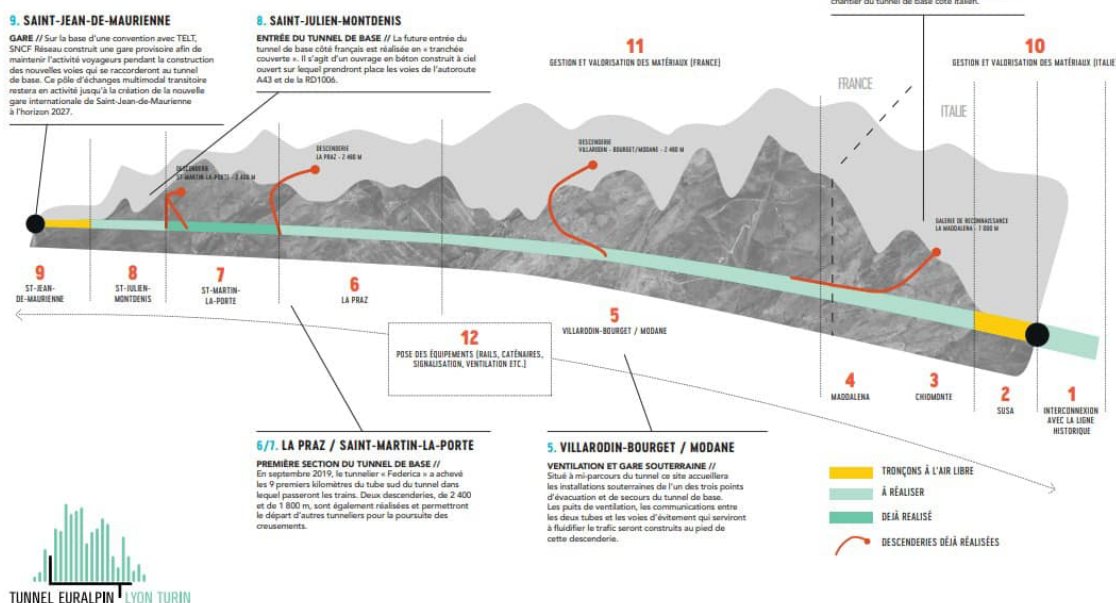
À la fin de l'année 2021, TELT (promoteur du projet) annonçait avoir creusé 10,3 kilomètres de tunnel (sur 122km au total !). Le projet peut toujours être arrêté³⁹, cela s'est déjà fait dans le passé pour l'écotaxe ou le barrage de Sivens. Par ailleurs, arrêter les frais aujourd'hui ne veut pas dire qu'il faudra engager des frais supplémentaires pour reboucher la partie du tunnel déjà creusée.

³⁸ Complément d'enquête. 2017 : <https://www.youtube.com/watch?v=BV0Zt-lp-0k>

³⁹ Renevier, Eric. « « Parier sur l'utilité du Lyon-Turin serait un grand gâchis », interview de Daniel Ibanez, figure de l'opposition au projet ». GROUPE ECOMEDIA (blog), 2 octobre 2018. <https://groupe-ecomedia.com/parier-sur-lutilite-du-lyon-turin-serait-un-grand-gachis-interview-de-daniel-ibanez-figure-de-lopposition-au-projet/>.

12 CHANTIERS OPÉRATIONNELS JUSQU'EN 2030

Les travaux du tunnel de base du Lyon-Turin sont en cours. 12 chantiers opérationnels seront en activité en parallèle ou simultanément des deux côtés de la frontière.



« On peut être contre la construction du tunnel transfrontalier et pour les accès français. »

Pas si simple : le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) explique qu'il ne faut pas engager les études avant 2038.

On parle « d'accès français » pour désigner la section qui va être réalisée sur le sol français. Certain·e·s élu·e·s se positionnent en faveur de ces accès qui sont actuellement à l'étude. Pourtant, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), dans son rapport de 2018, explique ne pas engager les études avant 2038, considérant « que 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.⁴⁰ »

Plutôt que de construire une nouvelle liaison ferroviaire, il serait plus judicieux d'améliorer les voies existantes (en doublant ou en électrifiant certaines portions) et de mettre en place une réelle solution d'intermodalité pour un coût bien moindre, qui se chiffrerait en centaines de millions d'euros.

⁴⁰ Cavagné, Bruno, Jean-Michel Charpin, Gérard Cornu, Michel Dagbert, Karima Delli, Philippe Duron, François Durovray, et al. « sous la présidence de Philippe Duron ». Page 77. En ligne : https://www.fntp.fr/sites/default/files/content/01.02.2018_rapport_coi.pdf

« La nouvelle ligne permettra de sortir 1 million de camions des routes. »

Pas si simple : combien d'années et de milliards d'euros avant d'y parvenir ?

Pourquoi construire une nouvelle ligne très onéreuse pour se fixer cet objectif ? Il serait possible, avec les infrastructures existantes, de reporter environ 1 million de poids lourds de la route vers le rail pour un prix bien inférieur : entre 200 et 400 millions d'euros (contre 26 milliards pour le projet actuel). Cette hypothèse était d'ailleurs évoquée dans le référé de la Cour des Comptes de 2012, qui recommandait "de ne pas fermer trop rapidement l'alternative consistant à améliorer la ligne existante".

« Pour rénover la ligne existante, il va falloir changer tous les ponts ce qui va prendre des semaines. »

Faux : il faut en réalité quelques jours pour changer un pont.

La rénovation de la ligne existante ne va pas provoquer une immobilisation du trafic durant plusieurs semaines. Deux films de la RFF et de la SNCF prouvent le contraire, le Pont de Chindrieux a été remplacé en 3 jours, sans fermeture de ligne excessive. De même que le pont sur le Rhône à Culoz, remplacé en 5 jours.

« La mafia a été présente sur le chantier en Italie. »

Vrai : c'est un fait avéré.

En 2014, des problèmes sont posés pour la ratification des accords entre l'Italie et la France pour la construction de la ligne à grande vitesse.

La partie transfrontalière du projet (la plus coûteuse, qui comprend le tunnel souterrain) est régie par le droit public français. Ce qui constitue une faille par laquelle la mafia peut s'infiltrer. Comme l'explique Sonia Alfano, députée européenne et présidente de la Commission spéciale sur la Criminalité organisée, la France ne dispose pas d'un système législatif conçu pour éviter les infiltrations de cette organisation criminelle, des préoccupations partagées par les Italiens comme Marco Scibona, sénateur du Movimento 5 Stelle à l'époque.

Plusieurs exemples à l'appui mettent en avant l'activité florissante des entreprises criminelles aux abords des grands projets d'infrastructures. Ce fût le cas pour la société Edilcostruzioni de la LGV Turin-Milan, qui était liée à Santo Maviglia, à la tête d'un grand trafic de stupéfiant. Des montagnes de déchets furent découvertes enterrées illégalement sous le tracé de la ligne.

En effet, les rares chiffres de dépenses connus sur ce projet semblent excessifs : 90 000 euros pour mettre à disposition de l'eau pour le personnel, 160 000 euros pour nettoyer des conteneurs, 1,5 millions d'euros pour l'achat du béton et des clôtures métalliques⁴¹... Plusieurs dirigeants de la société Lyon Turin Ferroviaire (LTF) ont aussi connu des déboires juridiques. En 2011, Paolo Comastri, le directeur général de la société a été condamné à huit mois de prison par le tribunal pénal de Turin pour trucage d'appel d'offre⁴², un jugement qui concerne aussi Walter Benedetto, responsable de la direction des constructions au sein de LTF, celui-ci fut condamné pour la même raison à 1 an de prison.

« Les travaux sont bien avancés, on a déjà fait 20 % du projet. »

Faux : seulement 10 % du tunnel transfrontalier a été creusé.

Dernièrement, Stéphane Guggino, délégué général du comité pour la Transalpine Lyon-Turin expliquait dans un article de Lyon Capitale⁴³ que 20 % du projet avait été accompli, soit 30 km de galeries creusées sur les 162 km d'ouvrages souterrains, dont 11 km du tunnel transfrontalier sur les 57,5 km qui le compose, renforçant le caractère irréversible du projet.

En réalité, le tunnel est loin d'être terminé. Il s'agit d'un tunnel bi-tube de 57,5 kilomètres de long. Si l'on exclut les galeries annexes et les descenderies, il y a deux tubes de 57,5 kilomètres à percer représentant 115 kilomètres. Or aujourd'hui il n'y a que 10,6 km sur les 115 kilomètres qui ont été creusés⁴⁴ sur le tube sud ; l'avancée réelle des travaux du tunnel de base est donc de moins de 10 %. Rien n'a été fait non plus sur la section française et italienne, nous sommes donc très loin des 20 % d'accomplissement du projet.

« C'est un projet défendu par les hautes administrations. »

Faux : de nombreuses hautes administrations remettent en cause l'utilité du projet.

On demande souvent aux citoyen-ne-s qui sont opposés au projet de se justifier, alors que les promoteurs n'ont jamais eu à justifier du besoin de réaliser ce projet. Pourtant, de

⁴¹ Reporterre. « Le Lyon-Turin, un eldorado pour la mafia, affirment des parlementaires italiens ». Reporterre, le quotidien de l'écologie. Consulté le 23 juin 2022. <https://reporterre.net/Le-Lyon-Turin-un-eldorado-pour-la>.

⁴² « Questions autour de la gestion du grand projet Lyon-Turin par Thierry Brun | Politis ». Consulté le 23 juin 2022. <http://www.politis.fr/blogs/2012/12/questions-autour-de-la-gestion-du-grand-projet-lyon-turin-20454/>.

⁴³ Thiboud, Eloi. « Présidentielle : Yannick Jadot souhaite stopper le chantier du Lyon-Turin ». Lyon Capitale, 15 mars 2022. <https://www.lyoncapitale.fr/actualite/presidentielle-yannick-jadot-souhaite-stopper-le-chantier-du-lyon-turin>.

⁴⁴ Observatoire du grand chantier Lyon-Turin n°18. Avancement des excavations du tunnel de base au 31/03/2022 : https://www.savoie.fr/upload/docs/application/pdf/2022-04/obs-dgc-lyonturin-donneesclcs_n18_-_04_2022_2022-04-08_10-11-24_293.pdf

nombreux rapports et études remettent en cause son utilité, son efficacité et sa rentabilité socio-économique.

Pour en citer quelques-uns :

- En 1998, le Conseil Général des Ponts et Chaussées fait état d'une capacité de circulation d'au moins 100 trains/jour (contre 20 à 30 aujourd'hui) sur la ligne existante⁴⁵.
- En 2003, le Conseil Général des Ponts et Chaussées et l'Inspection Générale des Finances remettent en question la rentabilité socio-économique du projet⁴⁶, en expliquant que les trafics transitant par les tunnels routiers (Mont-Blanc et Fréjus) et ferroviaires (Fréjus) sont restés stables depuis 1994 et qu'il apparaît très improbable que les infrastructures existantes soient saturées en 2015.
- En 2012, la Cour des Comptes publie un référé⁴⁷ dans lequel elle explique que *“toutes les études et rapports recommandent de différer le projet, qu'il s'agisse des études socio-économiques de la conférence intergouvernementale (CIG) relative au projet, de celle de la direction générale du Trésor, du rapport du Conseil général des Ponts et chaussées...”*
- En 2015, la commission des finances du Sénat produit un rapport d'information sur le financement des infrastructures de transport⁴⁸, qui propose d'investir massivement sur les quinze prochaines années en faveur de la maintenance, du renouvellement et de la modernisation des réseaux existants. Il souligne que les nouveaux projets doivent être sélectionnés selon des critères de rentabilité socio-économiques très exigeants, même si cela implique de renoncer à des projets déjà annoncés.
- En février 2018, dans son rapport, le Conseil d'Orientation des Infrastructures conclut que *“les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables”* sur ce projet.

⁴⁵ Rapport Brossier. La politique française des transports terrestres dans les Alpes. Conseil Général des Ponts et Chaussées : <https://lyonturin.eu/documents/docs/Brossier%201998.pdf>

⁴⁶ Moura, Patrice, Jean-Didier Blanchet, Marc Pannier, et Jean-Noël Chapulut. Conseil Général des Ponts et Chaussées. « LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ». En ligne : <https://lyonturin.eu/documents/docs/ponts%20et%20chaussee.pdf>

⁴⁷ Référé de la Cour des Comptes de 2012 :

https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/RF_64174_Projet_liaison_ferroviaire_Lyon-Turin.pdf

⁴⁸ Sénat. Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur le financement des infrastructures de transport : <https://www.senat.fr/rap/r15-858/r15-8581.pdf>

« L'utilisation de la ligne existante menace le lac du Bourget de pollution. »

Faux : de nombreux trains circulent à proximité de lacs sans que cela ne pose de problème.

En Suisse, des trains de fret circulent sur les bords du lac de Zug, d'autres sur les bords du lac Léman sur la ligne Lausanne-Genève sans que cela ne pose de problème.

« La montagne et la pente ne permettent pas de faire circuler des marchandises. »

Faux : la pente n'est pas un problème rédhibitoire.

La montagne et la pente ne sont pas des problèmes rédhibitoires qui rendraient difficile l'utilisation de la ligne existante. Reprenons l'exemple du tunnel ferroviaire du Saint-Gothard. Ce tunnel possède des caractéristiques similaires à celui du Fréjus. Il est de même longueur, présente un profil similaire, comporte aussi un seul tube, une pente quasi-identique (de 28‰ pour 1 150 mètres d'altitude) et est accessible de la même façon pour les trains lourds⁴⁹. Dans ce tunnel, les Suisses ont fait passer bien plus de marchandises que dans le tunnel ferroviaire du Fréjus (16,8 millions de tonnes en 2000).

Autre exemple, le tunnel du Brenner a fait passer 14,1 millions de tonnes de marchandises en 2011, ce tunnel qui culmine à 1 370 mètres d'altitude entre l'Autriche et l'Italie et dont la pente est de 31 ‰.⁵⁰

Les Suisses et les Autrichiens font ainsi passer 65 % de leurs marchandises sur leurs rails à 1175 et 1370 mètres d'altitude (contre environ 1058 mètres à Modane sur la ligne actuelle).⁵¹

Pour précision, il est même possible de faire circuler des trains de plus de 1150 tonnes en ajoutant une locomotive de pousse⁵², mais cela ne concerne que 4 trains par jour. Sur la ligne existante, la pente ne s'avère problématique que pour un nombre très restreint de trains (à savoir les trains les plus chargés pesant plus de 1600 tonnes). Des technologies pourraient résoudre en partie ce problème bien que le changement d'une partie du matériel soit nécessaire, comme cela a été fait par le passé pour la mise en place du TGV.

⁴⁹ Les trains circulent avec deux motrices de traction (à l'avant) et une motrice de pousse (à l'arrière) qui permet d'assurer le convoi en cas de rupture d'attelage.

⁵⁰ Montagnes magazine, 2015 : [Nouvelle liaison Lyon-Turin : faut-il « effacer » les Alpes ?](#)

⁵¹ Sans transition magazine : [Daniel IBANEZ, collectif des opposants au Lyon-Turin : « La question de l'utilité du projet devance celles des risques sanitaires et écologiques »](#)

⁵² Il ne passe que 4 trains/jour de plus de 1150 tonnes nécessitant une motrice de pousse en moyenne, donc 2 sillons.

« La neige est un gros problème pour faire fonctionner des trains de marchandises. »

Faux : les trains de marchandises circulent sans encombre sous la neige, contrairement aux camions.

L'homme serait capable d'aller sur la lune mais ne pourrait pas circuler en train lorsqu'il neige... Il suffit de circuler à proximité de la ligne existante un jour de forte neige pour s'apercevoir que les trains de marchandises circulent sans encombre. Quelques clics sur internet permettent de le vérifier facilement.

Une locomotive atteignant facilement 10 tonnes, la neige se brise sous son poids. La neige ne devient une réelle problématique que lorsqu'elle atteint plus d'1 mètre/1 mètre 50, ce qui est exceptionnel sur cette ligne. A contrario, force est de constater que les camions présents sur l'autoroute voient leur vitesse considérablement réduite à cause de la neige.

« Le projet Lyon-Turin sera rentable. »

Faux : nous sommes loin d'être certain-e-s de sa rentabilité.

Un exemple très parlant, c'est la ligne Perpignan-Figueras, dont le concessionnaire a été en liquidation judiciaire. Elle a eu 640 millions d'euros de subvention publique. La dette a été reprise par la SNCF, c'est donc un investissement à fonds perdus.

Sur cet axe circulaient 10 000 camions par jour, le coût du projet s'élevait à 25 millions d'euros par kilomètre pour une zone de 8 millions d'habitants. La nouvelle ligne Lyon-Turin coûte 6 fois plus cher pour 3 fois moins de camions et 2 fois moins d'habitants ; comment peut-on nous expliquer que ce projet sera équilibré économiquement ?

Par ailleurs, la question du coût des péages est une grande inconnue. Sylvie Charles, directrice générale du pôle transport ferroviaire de marchandises et multimodal de la SNCF témoignait à ce sujet : *« Personne ne peut dire aujourd'hui quels seront les coûts d'exploitation du tunnel de base, donc le niveau des péages applicables aux trains qui l'emprunteront. Pour que le trafic se développe, il faudra que les coûts de passage soient, au pire, égaux aux coûts actuels, traction et péages compris. Dans le cas contraire, ce sera difficile, à moins de subventionner l'exploitant du tunnel ou d'agir sur le trafic de poids lourds en renchérissant l'utilisation des autoroutes dans un large périmètre alpin autour du tunnel. Mais c'est du ressort des pouvoirs publics »*⁵³.

⁵³ Usine nouvelle. « Le Lyon-Turin ne voit pas le bout du tunnel », 12 février 2019.
<https://www.usinenouvelle.com/article/le-lyon-turin-ne-voit-pas-le-bout-du-tunnel.N804800>.

« Les financements européens du projet sont assurés... »

Faux : à ce jour, nous n'avons absolument pas la certitude que l'Europe puisse financer le projet pour son ouverture prévue en 2030. Pour l'instant, le Lyon-Turin n'est pas sérieusement financé.

Les financements européens du projet Lyon-Turin font l'objet d'une grande opacité au niveau de la Commission européenne. Il y a un déficit très important d'informations sur les montants versés sur le projet et ceux-ci restent très difficilement discernables (une convention de subvention a été caviardée⁵⁴). Des incohérences ont été relevées sur certains chiffres, complexifiant la compréhension et l'examen du financement du projet. Une réelle incertitude pèse sur les moyens de l'Europe à financer le projet pour 2030, date prévue de sa livraison.

La section transfrontalière a été évaluée à 9,6 milliards d'euros par la Cour des Comptes européenne en 2020⁵⁵. L'Europe est maintenant chargée de son financement à hauteur de 55 %⁵⁶ (le financement était auparavant de 40 %⁵⁷), la France 21 % et l'Italie 24 %. Soit un total d'environ 5,5 milliards d'euros à charge de l'Europe.

La Commission européenne a débloqué pour le projet une subvention de 400 millions d'euros en 2010⁵⁸ (pour la période 2010-2015) pour la partie commune franco-italienne de la section Internationale (études et travaux), puis une subvention de 813 millions d'euros en 2015⁵⁹ (2015-2019) pour le tronçon transfrontalier, soit environ 1,2 milliards d'euros (cette convention a été prolongée de 3 ans par la Commission européenne en 2020). TELT doit encore trouver environ 4,3 milliards d'euros d'ici 2030 auprès de la Commission européenne.

⁵⁴ En ligne :

http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2020/10/2014-EU-TM-0401-M_20200324_1619-Mo_dif_-no-3-Amend_-no-1_redacted.pdf

⁵⁵ Rapport spécial "Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus" Cour des Comptes européenne 2020 :

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_FR.pdf

⁵⁶ En ligne sur : <http://www.transalpine.com/sites/default/files/documents/documentation/mie.pdf>

⁵⁷ TELT. Lyon Turin. Financing Mechanisms for the Cross-Border Section. Consulté le 23 juin 2022. <https://www.telt-sas.com/en/the-cross-border-section/financing-mechanisms-for-the-cross-border-section/>.

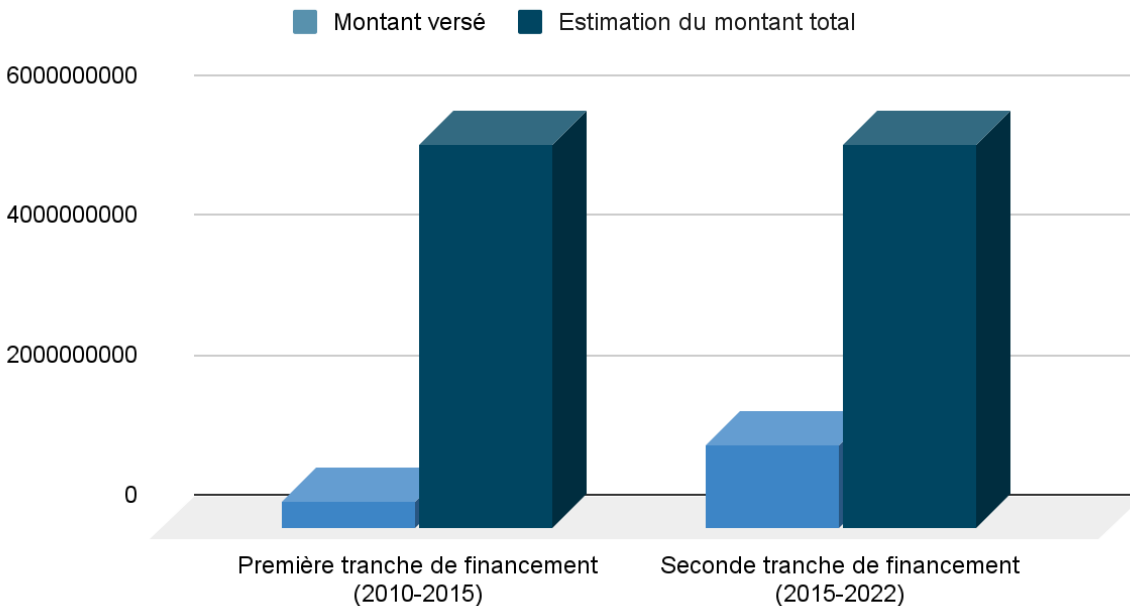
⁵⁸ European Commission. En ligne :

https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/fichenew_2007-eu-06010-p_final.pdf

⁵⁹ European Commission. En ligne :

<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2014-eu-tm-0401-m>

Evolution des financements du projet



Légende : avancée des financements européens de la section transfrontalière entre 2010 et 2022

Le projet doit être terminé pour 2030, dans la décennie qui arrive, comment seront versés ces fonds européens et d'où viennent-ils ?

Le mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE 2.0) est doté d'une enveloppe de 33,71 milliards d'euros pour financer le développement d'infrastructures durables et hautement performantes dans les domaines des transports, du numérique et de l'énergie.

Sont donc éligibles à ce programmes des grands projets d'infrastructure qui relient plusieurs États membres dans les domaines transports, numérique et énergie. Cette deuxième édition du programme couvre la période allant de 2021 à 2027.

Pour le secteur des transports, l'enveloppe s'élève à hauteur de 25,81 milliards d'euros (dont 11,29 milliards d'euros pour les pays relevant de la politique de cohésion, dont ne font pas partie la France et l'Italie : le projet Lyon-Turin serait normalement inéligible à cette tranche). Il reste donc 14 milliards d'euros pour l'enveloppe des "projets cœur de réseaux" auquel le projet Lyon-Turin est éligible.

L'attribution de ces fonds se fait par appel à projet annuel et il y a 3,62 milliards d'euros disponibles par an lors de chaque appel. Or le Lyon-Turin n'est pas le seul projet à être admissible à ce type de financement. Lors de l'appel de 2021, 208 projets ont été proposés ; le Lyon-Turin a obtenu un peu moins de 11 millions d'euros (10 713 000), loin des 430 millions d'euros requis pour l'ouverture du tunnel en 2030 ! Notons que le financement de

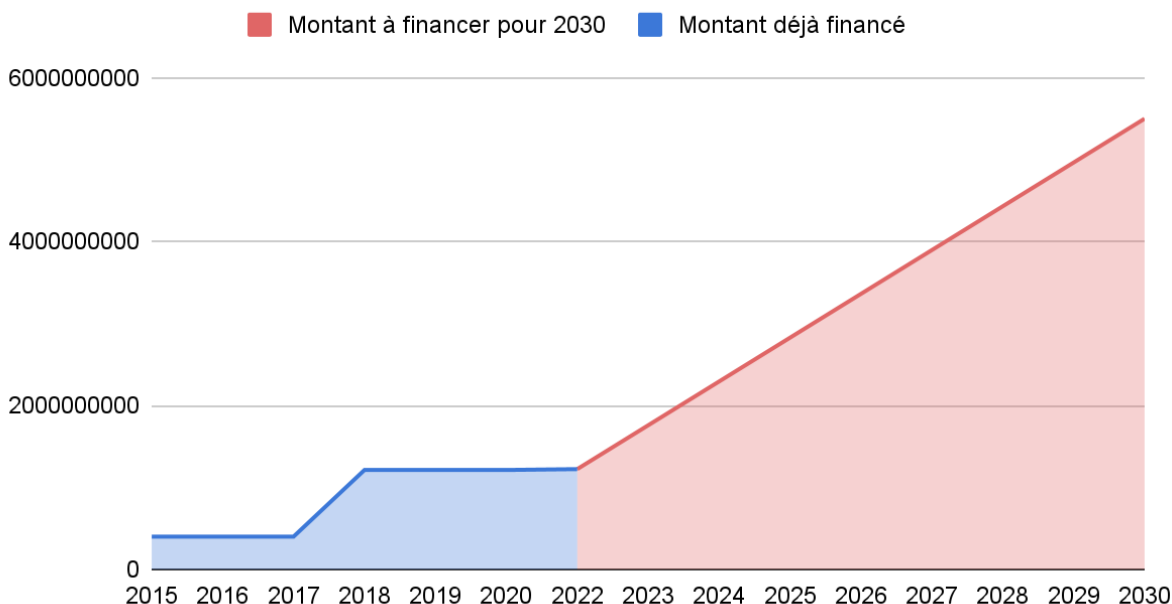
cette partie vise à mettre à jour la conception du tronçon de voie d'accès sur le secteur Avigliana-Orbanosso, situé sur la section nationale Italienne⁶⁰. Le Lyon-Turin n'est pas non le seul projet à avoir été retenu, voici 10 autres exemples de projets retenus :

Projets	Sommes versées (en euros)	Références
Études pour la ligne ferroviaire à grande vitesse Dresde - Prague	19 108 270	21-CZ-TG-Dresen Prague
Electrification du Danube	3 670 032	21-AT-TG-Stadlau-Marchegg
Planification préliminaire de la ligne ferroviaire Hagen-Siegen-Hanau	16 386 819	21-DE-TG-ABS-HaSiHa
Déploiement du système ERTMS à Banedanmark	22 032 500	21-DK-TG-ERTMS-DK
Travaux sur le corridor atlantique : phase 2 de la section San-Sebastian-Bayonne	145 422 380	21-ES-TG-BERGARA JUNCTION
Système d'alimentation à terre écologique Net-Zero du port de Bilbao. Expansion des capacités dans le corridor atlantique	14 253 976	21-ES-TG-BilbOPS
Modernisation et extension d'une aire de stationnement sûre et sécurisée dans la région frontalière franco-espagnole sur le corridor de réseau central RTE-T méditerranéen	3 494 555	21-ES-TG-CCARRESSTPA
Terminal intermodal de murcie et sa liaison ferroviaire	13 929 514	21-ES-TG-IT MURCIA
Digue du Sphinx, port de Palmas. Phase IV	20 601 356	21-ES-TG-PALMASPORTSPHINX

⁶⁰ TELT. En ligne : <https://www.telt-sas.com/fr/premiere-reunion-observatoire-president-mauceri/>

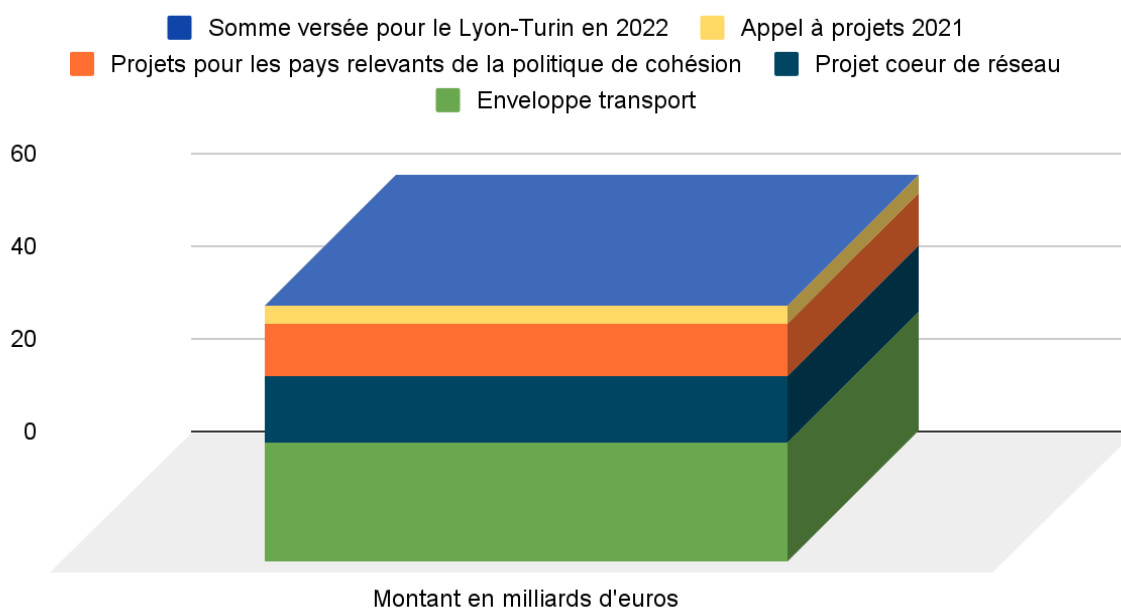
Réseau espagnol de parkings sûrs et sécurisés pour camions	3 263 300	21-ES-TG-SPANISHSSTPANET WORK
--	-----------	-------------------------------

Montant à financer sur le Lyon-Turin (en milliards d'euros)



Légende : Montant à financer par l'Europe pour l'ouverture du tunnel en 2030

Evolution des financements



Légende : Comparatif de la somme versée pour le projet en 2021 par rapport aux financements disponibles

Le 4 juin 2019, Iveta Radicova, coordinatrice du Corridor Méditerranéen pour la Commission Européenne, a déclaré que si la France et l'Italie demandaient une participation financière à l'Europe pour réaliser les voies d'accès la réponse serait positive. Considérant que *“pour l'Europe, les voies d'accès au tunnel international sont aussi importantes que le tunnel lui-même, [...] c'est l'ensemble de la ligne [...] qui est considérée comme une liaison transfrontalière.”* L'Union européenne serait donc disposée à cofinancer la moitié de la liaison Lyon-Turin (comprenant la section française, la section internationale et la section italienne), ce qui porterait le financement de l'Europe de 5,5 milliards d'euros à environ 13 milliards d'euros. Cela semble très étonnant au vu des subventions octroyées par la commission européenne pour le projet sur le projet, déjà insuffisantes pour le moment pour que le tunnel transfrontalier soit terminé en 2030.

Ces financements sont d'autant plus incertains que jeudi 23 juin 2022, la commission intergouvernementale (CIG) s'est réunie à Chambéry⁶¹. La Commission européenne a informé que la France devait se dépêcher de formaliser son choix sur les accès français cette année, sans quoi le dossier ne passera pas dans les financements européens actuels, auquel cas il faudrait attendre les suivants en 2027.

⁶¹ Le Parisien. 24 juin 2022. En ligne : <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/trace-des-acces-au-lyon-turin-bruxelles-presse-la-france-de-se-depecher-20220624>

Annexe 1 : Chronologie

Années 80 : L'idée du projet est évoqué par Louis Besson, maire de Chambéry

14 mai 1991 : Création du Comité pour la Transalpine

12 octobre 1994 : Conseil Européen d'Essen, la nouvelle ligne Lyon Turin est l'un des 14 projets prioritaires du Réseau trans-européen de transport (RTE-E)

1994 : Début de la contestation du mouvement No TAV en Val de Suse

1997 - 1999 : Prise en compte politique de la dimension fret dans le projet

24 mars 1999 : Incendie du tunnel du Mont-Blanc, le projet reprend son essor

29 janvier 2001 : Accord de Turin

3 Octobre 2001 : Constitution de Lyon-Turin Ferroviaire SAS

1er Juillet 2002 : Début des travaux du Lyon Turin

29 février 2001 : Validation du projet par un accord franco-italien (ratifié en 2002)

18 décembre 2007 : La section transfrontalière est déclarée d'utilité publique

Décembre 2009 : La contestation citoyenne prend de l'essor

30 janvier 2012 : Signature de l'accord de Rome

1 août 2012 : Référé de la Cour des Comptes, la rentabilité socio-économique du projet est remise en question

23 octobre 2012 : Validation de la position commune finale des partis Verts d'Europe sur le projet

3 décembre 2012 : Sommet franco-italien, signature d'une déclaration commune par les deux ministres des transports pour la réalisation du Lyon-Turin

1 août 2013 : Déclaration d'utilité publique pour les accès alpins (section française du Lyon-Turin)

1er septembre 2014 : Premier appel à propositions RTE-T par la Commission Européenne

5 avril 2015 : Signature pour la construction du premier tronçon transfrontalier

29 août 2016 : La Cour des Comptes juge le projet "préoccupant"

26 janvier 2017 : Accord du Sénat au projet

Juin 2017 : Elisabeth Borne Déclare "une pause" dans le projet

27 Septembre 2017 : Emmanuel Macron et Paolo Gentiloni réaffirment leur volonté de relancer le projet de ligne à grande vitesse Lyon-Turin

20 décembre 2017 : Le tunnel transfrontalier est à l'arrêt pendant 4 mois, officiellement en maintenance mais trop endommagé pour avancer selon Médiacités

1er février 2018 : “Aucune urgence à engager des aménagements” selon le Conseil d’orientation des infrastructures

7 février 2018 : Les opposant·e·s au Lyon-Turin déposent trois recours contre la DUP du projet

23 avril 2019 : Déplacement de campagne d’EELV pour l’élection européenne

24 juin 2019 : Premier comité de pilotage relatif aux accès français du Lyon-Turin

16 juin 2020 : Publication d’un rapport spécial de la Cour des comptes européenne qui émet des réserves sur les prévisions de trafics annoncées

11 décembre 2020 : Deuxième comité de pilotage relatif aux accès français du Lyon-Turin ; présentation de l’avancement des études engagées et des étapes de la démarche

19 mars 2021 : Troisième comité de pilotage relatif aux accès français du Lyon-Turin ; présentation de la synthèse des contributions reçues dans le cadre de la concertation pour les cinq scénarios de développement de l’infrastructure nouvelle

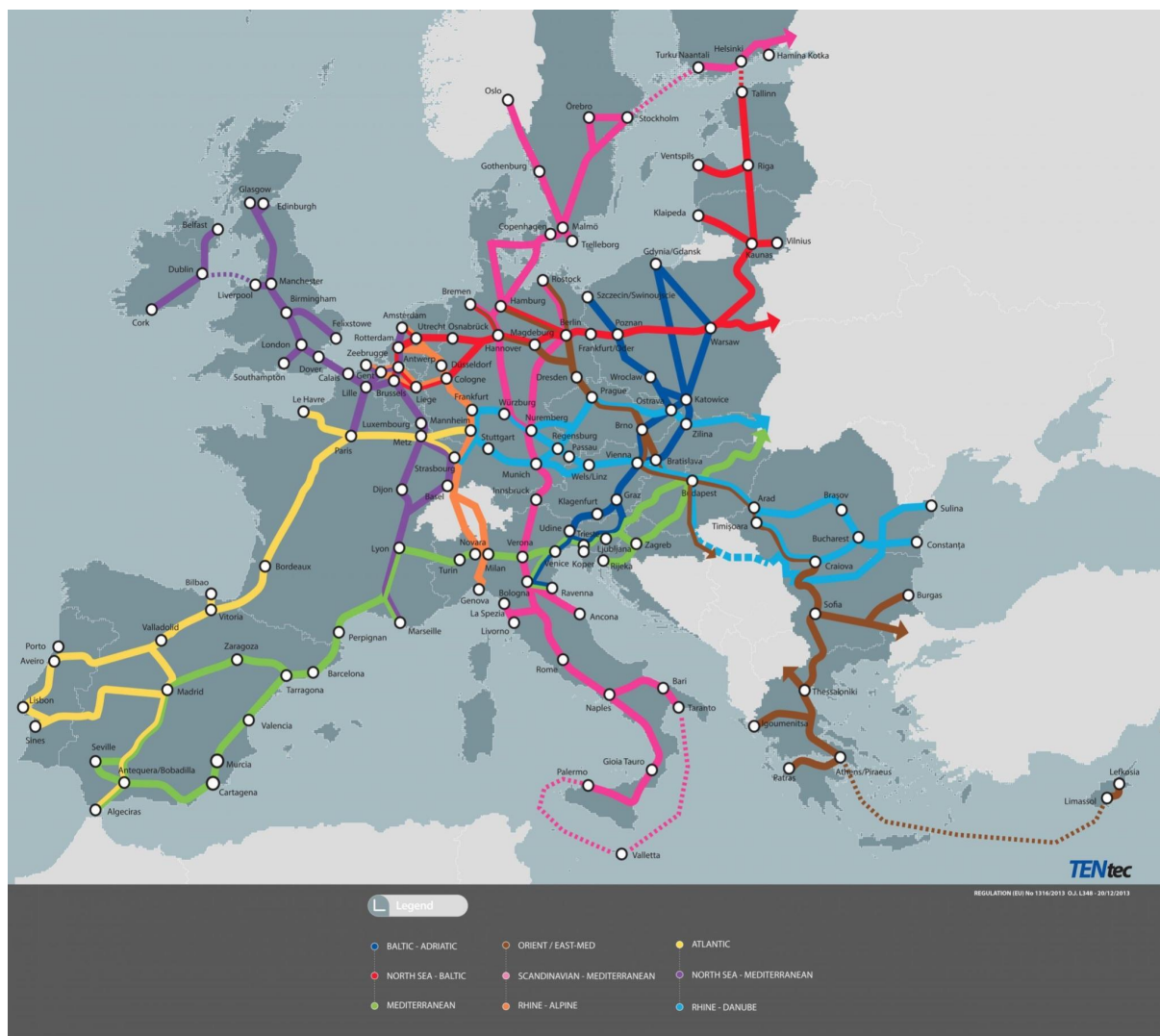
Mai 2021 : Publication d’une note contestée de la commission transport d’EELV sur le sujet

7 juillet 2021 : Attribution des contrats du chantier du tunnel de base. 3 groupements menés EIFPAGE Génie Civil, VINCI Construction Grands Projets et IMPLENIA Suisse, se partagent la partie française pour une valeur de 3 milliards d’euros. Un lot d’une valeur de 1 milliard d’euros pour la partie italienne sera attribué en 2022

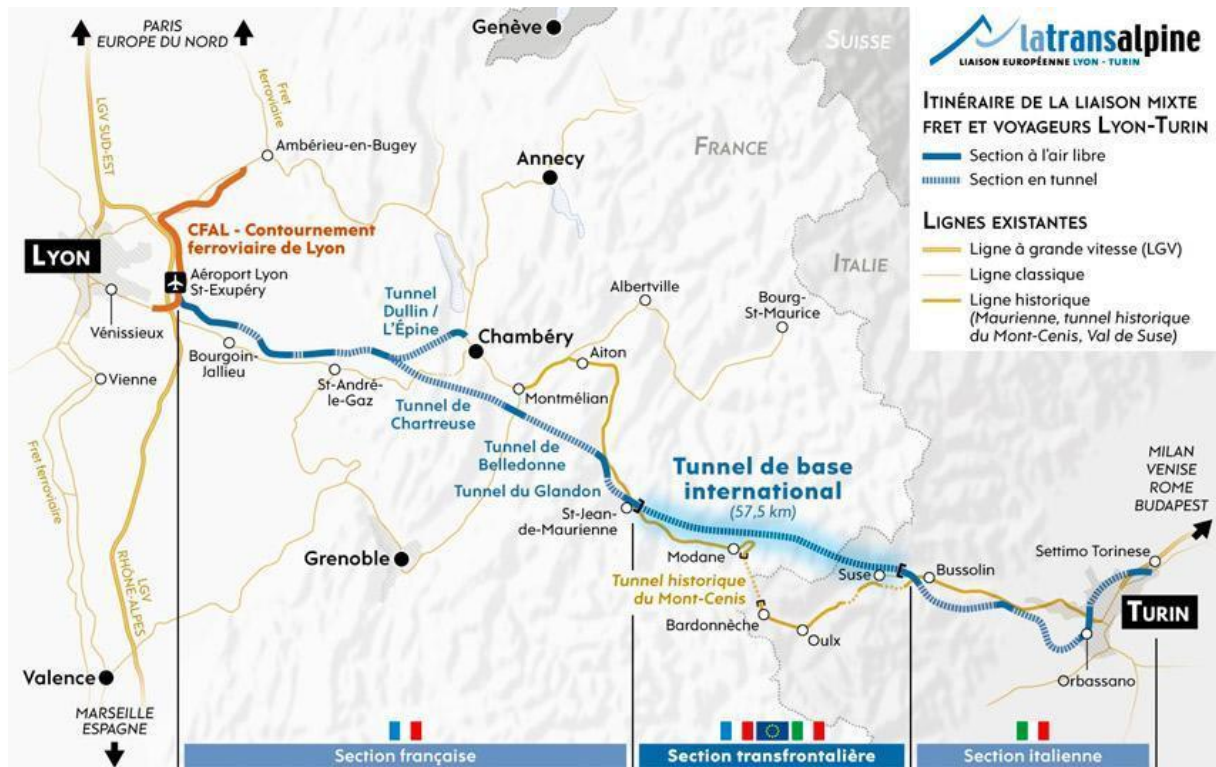
13 décembre 2021 : Quatrième comité de pilotage relatif aux accès français du Lyon-Turin ; présentation des résultats des études d’exploitation des trois scénarios de phasage et d’une étude exploratoire sur la ligne Saint André le Gaz/Chambéry

2030 : Date prévisionnelle de mise en service de la liaison ferroviaire Lyon-Turin

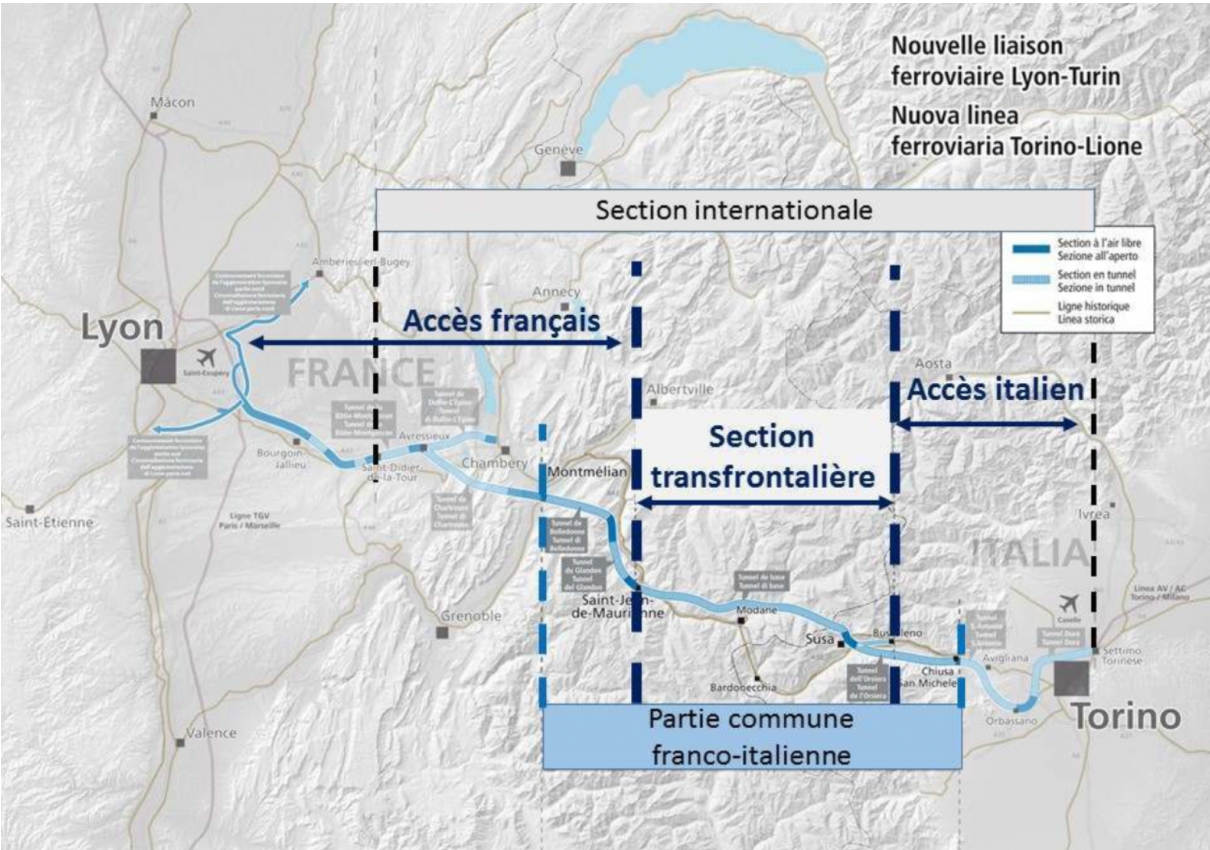
Annexe 3 : TENtec - carte des corridors ferroviaires européens



Annexe 2 : Transalpine - Itinéraire de la liaison mixte fret et voyageurs Lyon-Turin (le tracé définitif n'est pas encore connu)

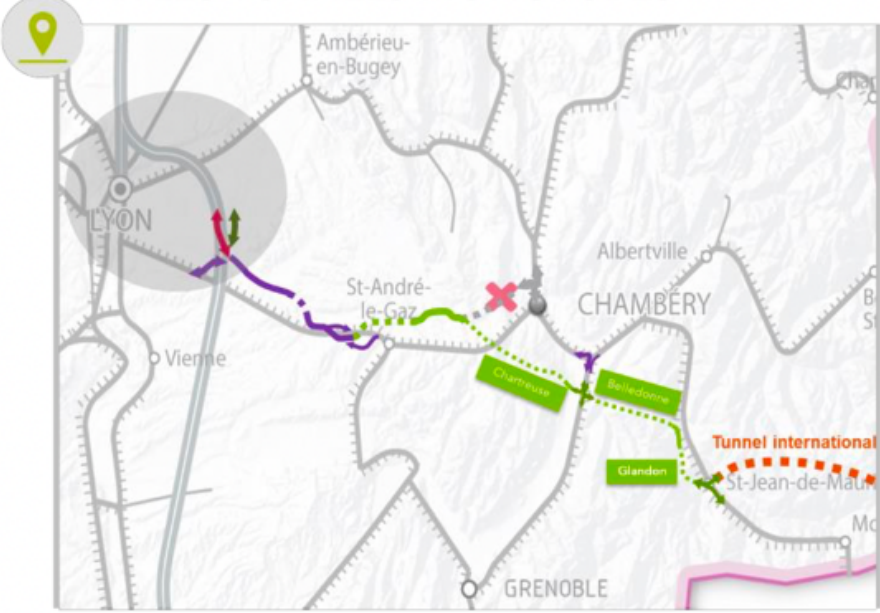


Annexe 3 : représentation des différentes sections du projet



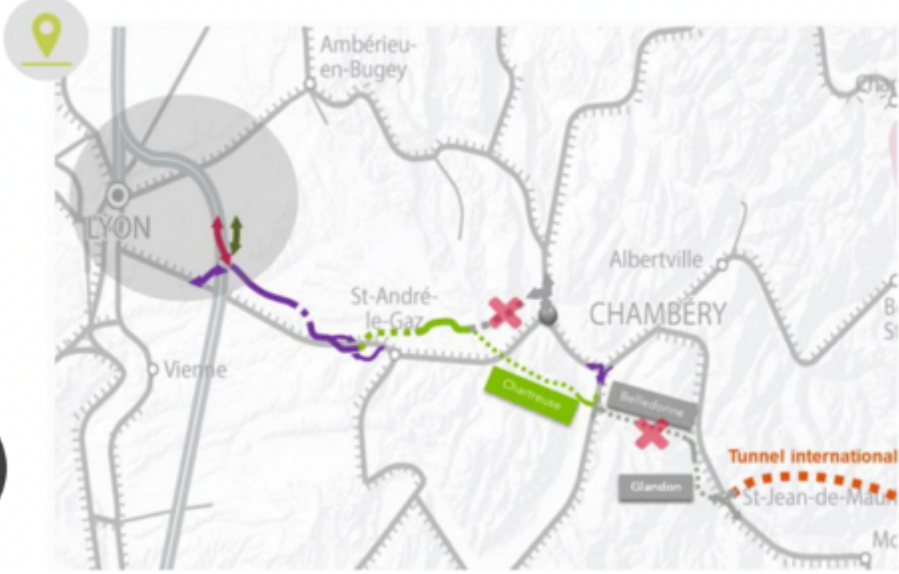
Annexe 4 : SNCF Réseau - Représentation des différents scénarios de tracés français à l'étude

**GRAND GABARIT:
PAR LES TUNNELS MONOTUBES**



LIMITÉE – 19 MARS 2021

**DOMINANTE FRET :
GRENAY – MONTMÉLIAN PAR CHARTREUSE**



MIXTE: GRENAVY-CHAMBÉRY PAR DULLIN L'ÉPINE

