

<p style="text-align: center;"><b>Intervention sur le 2<sup>ème</sup> tunnel ferroviaire Lyon-Turin</b> <b>Assemblée Générale d'ATTAC Rhône du 19 janvier 2013</b></p>
--

## **Introduction**

La France met en place un grand réseau de TGV, dans le cadre de l'UE.  
Pour lutter contre le réchauffement climatique, dû aux gaz à effet de serre, il faut, entre autres, réduire la circulation des véhicules routiers.

## **Ière Partie : l'intérêt du 2<sup>ème</sup> tunnel ferroviaire Lyon-Turin**

L'UE a décidé de mettre en place, un réseau d'infrastructure à travers son territoire et même au-delà. C'est ainsi que dès 1994 elle a envisagé une liaison ferroviaire Lisbonne-Kiev, cette dernière ville, capitale de l'Ukraine ne faisant pas partie, ni à l'époque, ni aujourd'hui, de l'UE.

Faut-il que cette ligne ferroviaire soit à grande vitesse ?

Bien sur, diront les actionnaires des sociétés de BTP, chargées de construire le ballast.

En effet, si les avions voient le coût de leur kérosène augmenter démesurément, il faudra bien maintenir des liaisons, à grande vitesse, à des coûts raisonnables entre les pays européens.

Par ailleurs cette ligne pour être rapide doit bénéficier d'aménagements adaptés à son matériel, c'est-à-dire bénéficier d'un tunnel à basse altitude pour franchir les Alpes entre Lyon et Turin.

Elle mettra Paris à 4 heures de Milan au lieu de 7 heures actuellement.

Ce tunnel permettra, en outre, de faire transiter par voie ferrée les camions qui remontent la vallée de la Maurienne, pour franchir le tunnel du Fréjus, et qui polluent ainsi cette « belle vallée » où sévit Alcan qui a racheté Pechiney.

D'autant que les projections effectuées, à partir des chiffres relevés dans les années « 90 », laissent entrevoir, que le trafic de fret routier, entre la France et l'Italie, pourrait **augmenter de 50% d'ici 2025, atteignant 4 millions de camions entre la France et l'Italie, d'ici 2023**, même si la crise actuelle a fait chuter le trafic.

C'est donc à la plate-forme ferroviaire d'Aiton, située à quelques kilomètres de Chambéry, mais déjà dans la vallée de la Maurienne, que les camions seront chargés sur les wagons surbaissés, prévus à cet effet.

Ainsi, ce tunnel permettra de faire d'une pierre deux coups :

- faciliter la traversée de l'UE d'Ouest en Est, à grande vitesse ;
- limiter la pollution grâce au ferroutage.

La partie internationale du tunnel, confiée à la société LTF (Lyon Turin Ferroviaire) filiale de RFF et de sa consœur italienne, évaluée, au départ à 7,5 milliards d'euros, a vu son coût ajusté à 8,5 milliards d'euros (57 km, au lieu de 53 km).

Suite aux revendications de nos amis italiens de la vallée de Susa, la partie proprement italienne a été prolongée de 12 à 19 kilomètres selon les sources, pour arriver, en souterrain, dans la banlieue de Turin.

Côté français deux petits tunnels ont été envisagés, pour accélérer le parcours entre Lyon et la vallée de la Maurienne.

**En résumé**, la construction de ce tunnel international, de 57 km, pour le financement duquel l'UE paierait 40% de l'addition, permettrait de créer une infrastructure structurante au sein de l'UE et aurait un effet favorable pour réduire la pollution due au transport routier de fret.

## **IIème Partie : Pourquoi faut-il s'opposer à ce 2<sup>ème</sup> tunnel ferroviaire ?**

La Cour des Comptes qui n'a pas l'habitude de faire des rapports inutiles, estiment à 26,1 milliards d'euros ce projet, étant entendu qu'elle inclut les extensions des deux côtés de la frontière (sauf erreur de ma part, car je n'ose imaginer que ce soit le seul coût de la partie française de l'ouvrage).

Elle critique ce projet très onéreux, dont la rentabilité économique et écologique n'est pas avérée, dans une période où la France est extrêmement endettée et où le gouvernement demande déjà d'importants sacrifices aux Français.

Il est clair que la fameuse ligne Lisbonne-Kiev ne semble pas d'une urgence absolue, d'autant que si les habitants de l'UE veulent s'en servir pour traverser l'UE à grande vitesse, au lieu de le faire en avion, il faudra d'abord des efforts colossaux pour harmoniser leurs systèmes de signalisation et d'alimentation électrique de leurs voies et leurs locomotives.

D'autant que comme le rappelle la Cour des Comptes, il existe déjà un tunnel ferroviaire, et même une « autoroute ferroviaire » que les camions pourraient emprunter, dorés et déjà, à la plate-forme d'Aiton, pour traverser les Alpes, par le tunnel ferroviaire du Mont Cenis qui a été modernisé et mis au gabarit pour le transit des camions, jusqu'à 4 mètres de hauteur, sur les wagons surbaissés, prévus à cet effet, pour une somme d'environ un milliard d'euros.

Par ailleurs le trafic voyageurs sur cet axe est très faible, au point que, en 1993, le TGV italien qui effectuait la liaison Milan-Lyon (dont je rappelle à ceux qui l'ont sans doute oublié que ces deux villes sont jumelées) a été arrêté. Un train ordinaire, 4 fois par jour, dont deux via Genève, fait la liaison depuis novembre 2011.

Il n'existe aucune ligne aérienne entre Lyon et Turin et le trafic aérien entre Lyon et Milan est si faible (4 avions par jours, dont 2 avec escale) que la société « low cost » Easy Jet vient de jeter l'éponge et d'interrompre son service entre Lyon et Milan.

Alors pourquoi vouloir construire une ligne TGV spécifique, entre Lyon et le tunnel, pour 4 trains de voyageurs par jour dont on sait qu'ils seront quasiment vides ?

D'autant que, d'une part, les TGV italiens « Pendolino » dont **Alstom** a acheté le brevet à FIAT et les construit pour le Royaume Uni, les pays scandinaves et l'Europe de l'Est peuvent circuler à grande vitesse sur les lignes ordinaires, empruntées par les trains de marchandises, et que d'autre part, la traversée des Alpes par le tunnel de 76 kilomètres devra se faire à la même vitesse que les trains de marchandises ?

En ce qui concerne le temps de trajet entre Paris et Milan (la plupart via la Suisse): combien de voyageurs par jour ?

Ne faut-il pas prendre en compte, ce que les partisans du tunnel semblent avoir oublié : le nombre d'arrêts 9 actuellement contre un, voire deux, à l'avenir.

Mais il reste le problème du ferroutage !

Pourquoi, alors qu'il existe une autoroute ferroviaire, capable d'absorber une vingtaine de millions de tonnes, un trafic de camions d'un volume équivalent continue-t-il d'emprunter l'autoroute de la vallée de la Maurienne et celle de la vallée Blanche ?

Enfin, comme le dirait Jean BRIERE, le nouveau tunnel économiserait, 700 mètres de dénivelé, ce qui comme l'explique les dirigeants de LTF, éviterait d'avoir à mettre 2 locomotives supplémentaires pour faire monter les trains de fret au tunnel actuel et ferait sans doute gagner au moins une heure, entre Chambéry et Turin.

Combien de locomotives électriques pourraient être achetées avec 8,5 milliards d'euros ?

Si le coût du tunnel reste bien à ce niveau ; mais les dirigeants de LTF n'ont sans doute jamais entendu parler du tunnel sous la Manche qui, comme le leur a été, au départ, estimé à 7,5 milliards d'euros pour terminer à 16 milliards d'euros. Et son creusement sur 50,5 km était d'autant plus facile que tout le long cela s'est fait dans la craie...

Pour ce 2<sup>ème</sup> tunnel ferroviaire, de 76 km, il s'agirait de creuser dans du rocher, avec, sans doute de l'amiante, de l'uranium et des poches d'eau (qui alimentent jusqu'à présent les sources du côté italien). Il n'est donc pas vraisemblable de penser que le creusement de ce tunnel reviendrait moins cher que celui sous la Manche.

Les partisans du tunnel affirment que l'UE financera 40% du chantier ! Bien sur que non ! D'une part, le budget de l'UE a été revu à la baisse à la demande des gouvernements allemand et britannique, et d'autre part, ces 40% ne concernent que la partie internationale et ne sont pas élastiques, ce qui veut dire qu'en cas de dérapage prévisible des coûts, l'UE ne verserait que 40% de 8,5 milliards d'euros, soit au maximum 3,4 milliards d'euros, le solde serait au profit du contribuable français, voire rhônalpin.

Par ailleurs, comme le souligne la Cour des Comptes, les statistiques de trafic sont très surestimées (comme elles l'ont été pour le tunnel sous la Manche).

Le trafic, selon les **projections** des partisans du tunnel serait de plus 40 millions de tonnes en 2040 ? **Faux**, les bases utilisées sont antérieures à 1999, année à partir de laquelle le trafic n'a pas cessé de baisser, si nous additionnons les deux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus et le tunnel ferroviaire du Mont Cenis.

La crise actuelle n'y est pour rien !

Oui mais me répondra Jean BRIERE, nous économisons 700 mètres de dénivelé et la pollution due aux camions.

**Vrai** pour le dénivelé, mais quelle dépense d'énergie, quelle pollution pour creuser ce tunnel international de 57 km et combien de camions faudra-t-il pour évacuer les déblais supposés contenir de l'amiante et de l'uranium, dus au creusement et où allons-nous les déverser ?

Ah oui ! Le frère d'un des commissaires enquêteurs propose un terrain pour les accueillir.

Cela représente une montagne de 57.000 mètres de haut sur une base de (4m x 4m x 3.14 x 2) 100 m<sup>2</sup>. Compte-tenu d'une densité de 2.6, cela ferait quelques 15 millions de tonnes, soit 1 million de camions, dont il est vrai que, selon nos amis de « NO TAV », la majeure partie reviendrait à la mafia italienne...

Mais bien sur les camions chargés de transporter ces déblais ne pollueraient pas, pas plus que les bus, chargés d'assurer le remplacement des trains TER, dans la vallée de la Maurienne, pour le trafic voyageur local et la saison de ski, ce qui n'a pas été dit aux communes concernées.

Mais **faux** pour la pollution des camions qui de toutes façons partiraient, s'ils utilisaient l'autoroute ferroviaire, de la même aire de chargement d'Aiton qu'aujourd'hui.

Donc, en **résumé** :

- des coûts sous-évalués de façon éhontée ;
- des projections de trafic grossièrement surévaluées ;
- une volonté affirmée (sans doute écologique) d'accroître à tous prix les échanges, sur cet axe franco-italien, aux dépens des axes Nice-Vintimille et Barcelone-Gênes;
- des prétextes environnementalistes qui ne trompent personne ;
- la mise à l'écart d'un TGV (le Pendolino) ne nécessitant pas de ligne spécifique coûteuse ;
- une information trompeuse des communes de la vallée de la Maurienne ;
- un PPP (Partenariat Public Privé) à venir qui sent le soufre : les profits pour les entreprises privées et les dettes (frais de construction et de gestion) pour les contribuables.
- un financement européen surévalué ;

**Conclusion** :

Qui l'emportera du lobby pro-tunnel ou des opposants ?

L'avenir nous le dira, mais comme vous l'avez compris, je souhaiterais, pour ma part, que ce projet soit remis à une date ultérieure, voire aux *calendes grecques*, si les statistiques actuelles se confirment.

**Mais**, lorsque la France sera revenue en dessous des 60% d'endettement, contre plus de 90% actuellement (par rapport au PIB), conformes au Traité de Maastricht, et son déficit inférieur au 0,5% du PIB (contre plus de 4.5%), requis par le TSCG, alors pourquoi ne pas offrir ce petit cadeau aux banques et aux entreprises de BTP ?

Ceci dit, entre temps, rien n'empêche d'améliorer la liaison Lyon-Vallée de la Maurienne avec le creusement des 2 petits tunnels prévus ; cela pourrait réduire d'une heure le temps de trajet, entre Lyon et Turin.

Henri PARATON  
Janvier 2013