



LA TRANSALPINE

LYON-TURIN

*Une nécessité environnementale
économique et sociale*

▪ **Un projet d'envergure européenne**

La liaison Lyon-Turin ferroviaire, dans ses composantes transfrontalières et nationales, est reconnue par l'Union Européenne comme un maillon essentiel du réseau trans-européen de transport. Elle figurait en 1994 comme l'un des 14 projets prioritaires, confirmée en 2004.

De ce fait, une grosse partie de son financement sera assurée par l'Union Européenne.

3 objectifs majeurs caractérisent cette future liaison :

- Accroître le trafic fret ferroviaire au détriment des camions en permettant un report modal significatif.
- Développer de nouvelles formes de transports et un service d'autoroute ferroviaire avec de nouvelles plates-formes de chargement des camions.
- Améliorer les relations voyageurs internationales et nationales avec des liaisons régionales rapides.

Elle constituera un élément déterminant dans la lutte contre les pollutions et nuisances.

La liaison Lyon-Turin s'intègre pleinement dans la démarche du Grenelle de l'environnement visant à réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020.

▪ **Le transport de marchandises représente un enjeu de société qui concerne tous les citoyens.**

Depuis 2004, la part modale du fret ferroviaire dans le marché des transports de marchandises est passée en France de 14 % à un peu plus de 10 %, au détriment du trafic routier. Cette situation a conduit à mettre près de 2 millions de camions supplémentaires sur les routes.

Dans le même temps, 15 000 emplois de cheminots ont été supprimés dans l'activité fret.

155 millions de tonnes de fret ont franchi l'arc alpin entre la Maurienne et le Brenner, dont $\frac{3}{4}$ par la route.

1,5 million de camions par an traversent la vallée de la Maurienne, avec des dégradations très importantes au niveau des routes et de l'environnement.

Or, les coûts externes (accidents, pollution, nuisances, dégradations, congestion) générés par le mode routier en France s'élèvent à 87 milliards d'euros contre seulement 2 milliards au niveau ferroviaire.

Le transport ferroviaire n'est responsable que de 1,3 % des émissions de CO₂ liées au transport en France contre 93 % par la route.

Avec un bilan carbone extrêmement positif, le fret ferroviaire apparaît comme le mode le plus adapté à une politique de développement durable.

Le Lyon-Turin vise à transférer sur le rail une partie significative du trafic de marchandises avec des prévisions de l'équivalent de 700 000 camions dès 2020 et 1 million lorsque l'intégralité du projet aura été réalisé.

Par le rééquilibrage modal en faveur du rail qu'il permet d'opérer, le projet Lyon-Turin est un élément clé de préservation de la qualité de l'air et de la santé des populations alpines, ainsi que de lutte contre le changement climatique.

En endiguant la croissance des trafics routiers et en transférant une partie des trafics actuels de marchandises et de voyageurs sur le rail, le projet Lyon-Turin contribue à réduire les émissions de polluants atmosphériques, liés au transport, dont les effets sont démultipliés dans les territoires de montagne et participe ainsi pleinement d'une qualité de l'air améliorée pour les habitants des vallées et des stations alpines, avec des impacts sanitaires positifs.

▪ **Des liaisons voyageurs nettement améliorées**

Même si le fret reste notre priorité dans le cadre de la liaison, nous ne pouvons pas ignorer les impacts au niveau voyageurs.

D'abord le projet voyageurs permet d'assurer au fret un taux de rentabilité supérieur, permettant d'accéder aux financements de l'Union Européenne et des Etats français et italiens.

Ensuite des gains de temps considérables seront obtenus (trajet Lyon-Turin en 1 h 40 à terme contre 4 h actuellement, trajet Paris - Milan en 4 h au lieu de 8 h à ce jour).

Au travers de raccordements directs aux lignes Lyon-Grenoble, Aix-Chambéry et Grenoble-Montmélian, le projet contribuera en outre à améliorer les relations entre le sillon alpin et l'Italie.

Nous aurons également une amélioration et une accélération des relations entre Lyon et les principales agglomérations du sillon alpin (Annecy-Chambéry, Aix les Bains et Grenoble), de même que des gains de temps de 20 mn entre Lyon et Chambéry.

Enfin, la mise en circulation de TER grande vitesse offrira la possibilité de fréquences accrues des circulations, devant ainsi faciliter l'accès aux deux Savoies et plus globalement les relations internes au territoire régional.

▪ **Un développement économique des territoires du fait de leur proximité avec les infrastructures et les nœuds de transport du projet.**

Le projet supposera l'accueil d'une forte croissance démographique à l'horizon 2030 (entre 45 000 et 75 000 habitants supplémentaires).

Les 10 années de travaux pour la réalisation du tunnel de base auxquels il faut ajouter les accès français dont une grosse partie en Savoie, vont engendrer la venue de près de 6 000 salariés, relançant forcément l'activité économique de notre département (commerces, écoles, logements, ...).

La région Rhône-Alpes s'est engagée dès 2004 aux côtés de l'Etat et des Conseils Généraux de la Savoie et de l'Isère dans le cadre d'une démarche grand chantier.

En complément, des engagements qui doivent être pris par le maître d'ouvrage (emprises spécifiques au projet, compensations règlementaires, protections phoniques) il s'agit d'anticiper les besoins (logement et hébergement des personnels de chantier, formation / qualification de la main d'œuvre, accompagnement des entreprises régionales pour répondre aux marchés publics, gestion foncière, environnement, vie du chantier ...) et les conséquences du chantier, puis de l'exploitation.

▪ **Tous unis pour une réalisation rapide du Lyon-Turin dans l'intérêt des populations**

Alors que la liaison devrait être terminée à l'origine aux alentours de 2015, comme le prévoyait l'accord franco-italien du 29 janvier 2001. De gros retards ont été pris, dus en grande partie aux attermoissements des gouvernements français et italien.

Ceux-ci n'ont jamais budgétisé les financements prévus par le mémorandum franco-italien du 5 mai 2004, conditionnant la participation de l'Union Européenne.

Le protocole de financement de la partie française du projet du 19 mai 2007 engageant l'Etat, RFF et les collectivités territoriales (Conseil Régional Rhône-Alpes, Conseils Généraux 38-69-73 et 74, communauté urbaine de Lyon, communautés d'agglomération d'Annecy, Chambéry, Grenoble, du lac du Bourget et les villes d'Annecy, Chambéry et Grenoble) à hauteur de 4,4 milliards d'euros, n'a jamais été engagé.

L'avenant à l'accord international du 29 janvier 2001, intégrant les évolutions du tracé côté italien, vient juste d'être finalisé entre les ministères des transports français et italien, le 30 janvier 2012, avec près de 2 ans de retard.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des accès français vient juste d'être lancée pour la période du 19 janvier au 5 mars 2012.

Après tous ces retards, nous avons besoin que la transalpine Lyon-Turin se réalise le plus rapidement possible.

▪ **Eléments soumis à l'enquête**

- Une première phase de réalisation des accès français de la nouvelle liaison Lyon-Turin sera constituée d'une ligne mixte voyageurs et fret entre le nœud Lyonnais et Chambéry avec une mise en service au plus tard à la mise en service du tunnel de base franco-italien (environ 2020) : coût estimé à 3,805 milliards d'euros.
- Une deuxième phase sera constituée d'une ligne nouvelle dédiée au fret entre Avressieux et St Jean de Maurienne, avec la réalisation du premier tube des tunnels sous les massifs de Chartreuse et Belledonne/Glandon pour un coût de 2,759 milliards d'euros (estimation de réalisation à partir de 2025).

Ces deux premières phases constituent le périmètre de l'enquête publique.

Ensuite, il est prévu deux nouvelles phases complémentaires au niveau de la réflexion sans être soumises à enquête :

La troisième phase inclura le doublement de la ligne nouvelle entre Avressieux et St Jean de Maurienne, incluant notamment la réalisation d'un second tube pour chacun des tunnels sous les massifs de Chartreuse et Belledonne/Glandon.

Enfin, à très long terme, l'ensemble de ces trois phases à vocation à être complété par une ligne nouvelle dédiée aux trafics de voyageurs entre le nœud Lyonnais et Avressieux, en doublement de la ligne mixte voyageurs et fret, réalisés en première phase.

■ Position CGT

Nous apprécions favorablement que l'avenant à l'accord du 29 janvier 2001 ait enfin vu le jour et que l'enquête préalable à la D.U.P. de la partie française démarre.

Nous avons rappelé l'impérieuse nécessité que des mesures concrètes (juridiques et sanctions) soient engagées enfin de restreindre le trafic routier notamment en refusant la circulation des poids lourds de 44 T et encore plus les 60 T et en adaptant le texte sur la redevance poids lourds au niveau européen.

Nous souhaitons que les deux premières phases se réalisent le plus rapidement possible, de manière concomitante et que la troisième phase intervienne dans la foulée alors que sa réalisation n'est pas forcément garantie.

Pour cela, nous demandons la réalisation d'une galerie de reconnaissance sous le massif de Chartreuse (vers St Thibaud de Couz), rendant obligatoire la confection des tunnels et soulageant ainsi la ligne actuelle de l'augmentation des trafics.

La quatrième phase doit être envisagée en même temps que la réalisation de la troisième phase ce qui permettra de répondre réellement aux objectifs de rééquilibrage des modes de transports intégrant le fret en priorité tout en permettant l'accélération et le développement des trains de voyageurs régionaux.

Nous avons à nouveau réclamé que le raccordement entre la ligne du sillon alpin (Grenoble-Montmélian) et la ligne nouvelle soit intégré pour permettre des liaisons directs entre le Grésivaudan/Grenoble et l'Italie.

Au niveau des financements, nous avons rappelé le rôle que pourrait jouer la banque européenne d'investissement ainsi que la construction d'un pôle public financier, au niveau français, pour assurer un financement public préservant l'exploitation publique de la ligne, dans le cadre d'un service public des transports.

Pour compléter, nous exigeons la mise en place d'une euro-vignette au niveau européen ainsi que la mise en œuvre d'une redevance poids lourds du type de ce qui existe en Suisse ou en Allemagne.

■ Conclusions

La réalisation de la transalpine LYON-TURIN a pris une dizaine d'années de retard par rapport aux échéances initiales. Les choses évoluent à l'heure actuelle sous la pression des défenseurs d'un développement durable et d'une politique de transfert modal des transports de la route vers le rail, préservant l'environnement, dont la CGT fait partie.

Par contre, de nombreuses interventions, soit d'hommes politiques, soit de responsables d'associations, visent à remettre en cause les éléments de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des accès français, visant à retarder voire compromettre la réalisation de la liaison.

D'autres, en lien avec les opposants italiens très minoritaires, cherchent à perturber les réunions publiques et distribuent des tracts mensongers, visant à faire peur aux populations.

La CGT rendra publique sa contribution à l'enquête et s'engage à faire la clarté sur les enjeux réels concernant la liaison transalpine Lyon-Turin, un dossier d'avenir, préservant l'intérêt des générations futures.