La liaison ferroviaire Lyon-Turin : un projet nuisible

Le 24-03-2016

Télécharger ou imprimer au format PDF

Par le Parti de la Démondialisation (Pardem)

Le 25 avril 2016

Ce projet de relier deux grandes régions européennes par le rail a une portée symbolique importante car il s'inscrit parfaitement dans la propagande européenne sur le rapprochement des peuples. Les Alpes ne sont vues que comme un obstacle à « gommer » de la carte, pour reprendre la terminologie des promoteurs du projet.

La liaison Lyon-Turin, c'est 140 km de ligne nouvelle, dont 86 km enterrés. Elle doit mettre Paris à 4 heures de Milan, contre 7 actuellement. Surtout, elle vise à développer le fret (transport de marchandises par rail) entre la France et l'Italie et désengorger les voies routières.

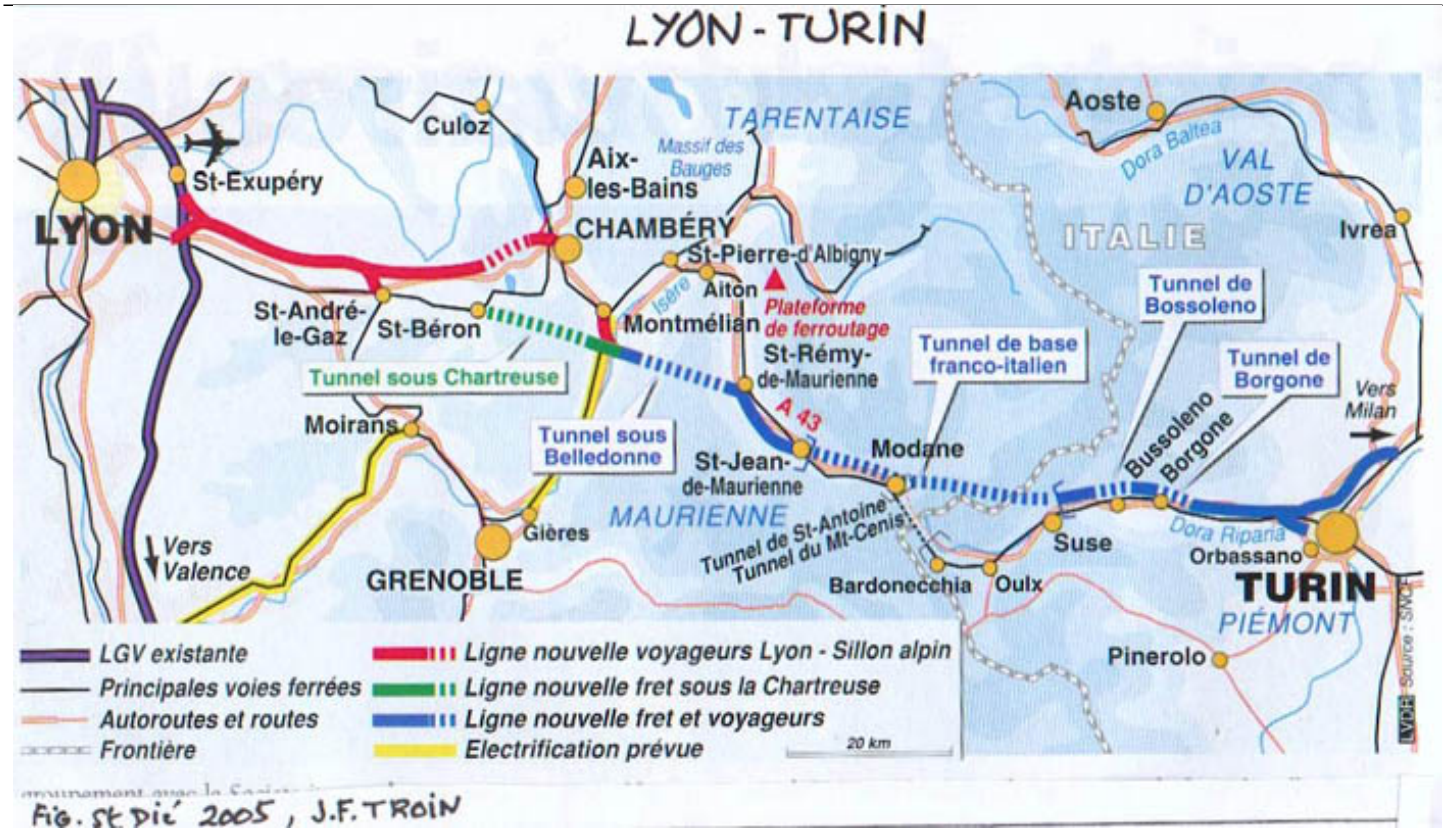
Le projet de tracé des accès français concerne 3 départements (le Rhône, l'Isère et la Savoie) et traverse 71 communes, dont 43 à l'air libre.

Il s'appuie sur la réalisation de deux tunnels, l'un de 53.1 km qui reliera Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie) à Venaus (Val de Suse), et l'autre de 12.2 km entre Venaus et Bruzolo.

Le projet Lyon-turin se subdivise en trois sections mixtes qui permettront le transport de fret et de voyageurs :

1. Une partie française, de Lyon à Saint-Jean-de-Maurienne
2. Une section transfrontalière de Saint-Jean-de Maurienne à Bussoleno
3. Une partie italienne de Bussoleno à Turin

La première section comporte deux phases de réalisation : d'abord une ligne entre Lyon et Chambéry pour les voyageurs et le fret, ensuite une ligne fret entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne permettant la mise en place d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit.



Le coût estimé par la cour des comptes est de 26 milliards d'euros pour l'ensemble de la ligne, sachant qu'en matière de grand travaux, la réalité dépasse toujours les prévisions. Cela représente 20 fois le coût de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes1 uniquement pour la partie Française (la moitié du projet).

Jacques Chirac a dit toute la vérité en 2001 en déclarant, à propos de la liaison Lyon-Turin : *« Cette décision est irréversible. Nous devons être imaginatifs et ambitieux sur le plan du financement.» Comprenez : « nous n'avons pas l'argent mais nous n'avons pas d'autres choix que de le trouver ».*

Le projet a effectivement commencé par un accord politique, signé le 29 janvier 2001 à l'occasion d'un sommet franco-italien. L'enquête publique a été lancée début 2012 pour le tronçon Lyon-Saint-Jean-de Maurienne. Le 3 décembre 2012, le projet a fait l'objet d'une nouvelle déclaration commune des chefs d'Etat français et italien. Par un décret du 23 août 2013, les accès français de la ligne nouvelle Lyon-Chambéry-Turin ont été déclarés d'utilité publique. Des chantiers exploratoires sont conduits depuis deux ans, phase durant laquelle le projet a véritablement commencé à faire parler de lui. Il est revenu sur le devant de la scène médiatique le 24 février 2015 avec la signature par François Hollande et Matteo Renzi, réunis à l'occasion d'un sommet franco-italien, de l'avenant à l'accord de 2001 qui permet de lancer les travaux. Le percement du tunnel sous les Alpes a débuté en 2016.

Les investissements dans le transport ferroviaire en France rencontrent des

difficultés croissantes

En vue de développer les infrastructures de transport, la Commission européenne a mis en place le programme RTE-T (réseau transeuropéen de transport). Elle considère que c'est sur des distances comprises entre 400 et 800 km que les lignes à grande vitesse seraient avantagées par rapport au transport par avion et par route, soit pour des durées de trajet comprises entre 2,5 et 4,5 heures. En France, la comparaison des parts de marché par rapport au transport aérien montre que le TGV occupe une part prépondérante pour des durées de trajet comprises entre environ 1 h 30 et 3 h de trajet. Selon la Cour des Comptes2, il ne reste pratiquement aucune ville européenne qui soit à la fois d'importance suffisante en termes de population et suffisamment proche pour justifier une liaison TGV par rapport à la France.

Des modes de déplacement concurrents sont en nette extension : co-voiturage, vols à bas prix et liaison par autocar qui viennent d'être libéralisées avec la loi Macron.

La commission « Mobilité 21 »3, mise en place en octobre 2012 pour réévaluer les projets du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) de 2011, a remis son rapport en juin 2013. Son évaluation intègre non seulement la contrainte financière, mais aussi d'autres aspects : contribution aux grands objectifs de la politique des transports, performance écologique, performance « sociétale » et performance socio-économique.

Elle a réparti les projets en fonction de leur degré de priorité :

1. en première priorité figurent les projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030 ;

2. en seconde priorité, les projets dont l'engagement peut être envisagé entre 2030 et 2050 ;

3. enfin, les projets renvoyés à des horizons plus lointains (après 2050), affectés d'un fort aléa.

La commission a également proposé deux scénarios pour répartir les projets entre ces trois horizons temporels. Le premier scénario retient un montant de 8 à 10 Md€ de projets à réaliser d'ici à 2030. Il implique de ne maintenir, dans les projets prioritaires à réaliser avant 2030, que quelques projets ferroviaires correspondant pour l'essentiel aux lignes déjà en construction ou faisant l'objet d'un contrat (LGV sud europe atlantique entre Tours et Bordeaux, Bretagne-Pays de la Loire, contournement de Nîmes-Montpellier et LGV Est 2ème phase), pour un montant total de 6,3 Md€. Les autres lignes à grande vitesse sont renvoyées en priorité 2, c'est-à-dire après 2030, voire, pour certaines, à des « horizons lointains » non définis, en tout cas au-delà de 2050.

Le second scénario propose un montant d'investissements compris entre 28 et 30 Md€. Il est « optimiste », selon les propres termes de la commission, car il repose tant sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture économique que d'une mobilisation de nouvelles sources de financement. Dans ce scénario, les lignes à grande vitesse à réaliser avant 2030 sont plus nombreuses : outre les projets déjà en cours, 2 Md€ seraient consacrés aux études pour la ligne Bordeaux-Hendaye, la LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand, ainsi que l'interconnexion sud Île-de-France, le contournement ferroviaire de Lyon ou encore la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier. En outre, 7,1 Md€ seraient consacrés au Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), Bordeaux-Toulouse notamment.

A l'issue de ces travaux, le gouvernement s'est prononcé pour la mise en œuvre du scénario 2, le plus ambitieux, qui, s'il est en retrait par rapport aux hypothèses du SNIT de 2011, en représente encore les deux tiers. Pour les projets ferroviaires, ce scénario correspond à un montant de 23 Md€ de dépenses d'ici à 2030. La cour des comptes souligne que ces choix n'étaient pas financés au moment de la rédaction de son rapport en octobre 2014 et ce, d'autant moins qu'il faut faire une croix sur les recettes liées à l'écotaxe.

La liaison Lyon-Turin n'a pas sa place dans ce programme d'investissement

Le projet de liaison Lyon-Turin figure dans le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) d'octobre 2011 avec un coût prévisionnel de 13 milliards d'euros (partie française du projet). C'est également l'un des 30 projets prioritaires à l'horizon 2020 retenu dans la version du 30 mai 2013 du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) et formulé de la sorte : l'axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divaca-Koper-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne, contenant la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. Notre plus grand projet ferroviaire ne serait donc qu'un volet d'un vaste projet visant à traverser toute l'Europe d'Est en Ouest !

En revanche, ni la Cour des Comptes ni la commission « Mobilité 21 » ne s'attarde sérieusement sur le cas de la liaison Lyon-Turin.

En août 2012, la Cour des Comptes indiquait déjà à propos de la liaison Lyon-Turin : *"Le choix technique a été retenu de réaliser un tunnel de base de grande longueur alors que sur d'autres tronçons, d'autres États (Slovénie, Hongrie) ont opté, pour des raisons financières, pour une modernisation progressive des voies existantes. Il apparaît que d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie. Ce projet de liaison ferroviaire a, au demeurant, été conçu dans un contexte de forte croissance des trafics à travers l'arc alpin et il avait pour objectif d'offrir une ligne mixte à grande vitesse au gabarit d'autoroute ferroviaire, d'une capacité de plus de 40 millions de tonnes de fret. Cet objectif correspondait au quadruplement du trafic ferroviaire constaté sur la ligne du Mont-Cenis en 2001.".*

Dans son rapport de juin 2013, la Commission Mobilité 21 *« dresse le constat qu'avant 2018, sans évolution des ressources de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France (AFITF), compte-tenu des engagements déjà pris pour les quatre lignes LGV en cours de construction, les appels à projets pour la mobilité urbaine ou encore le renouvellement des matériels thermiques des trains d'équilibre du territoire, le budget de l'AFITF n'offre aucune marge de manœuvre pour financer de nouvelles dépenses. Consciente de cet état de fait, la commission a fait le choix de disjoindre de ses simulations financières l'impact d'une poursuite du projet de liaison ferroviaire binationale Lyon-Turin : aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF ne serait plus alors ouverte avant 2028 ou 2030, sauf si de nouveaux moyens étaient dégagés. La même situation prévaudrait avec le canal Seine Nord Europe. Dans la suite de son travail, la commission a dès lors volontairement écarté la question du financement de ces deux projets, considérant que le calendrier de leur engagement et ses conséquences financières étaient encore trop incertains pour qu'elle puisse en tenir compte dans ses analyses. »*

Par ailleurs, La commission « Mobilité 21 » *« s'étonne que des projets d'effet très similaire en termes d'intégration européenne pourraient ne pas bénéficier du même soutien financier de la part de l'Europe selon qu'ils franchissent ou non une frontière. Elle juge qu'une approche en lien avec l'utilité du projet pour la construction du réseau européen, plus qu'avec son caractère transfrontalier, serait souhaitable. »*

Le 15 juillet 2015, dans un courrier adressé à Mr Valls, Premier Ministre par Mme Rivasi, députée européenne EELV, celle-ci souligne que *« Monsieur Hubert du MESNIL, actuel président de Lyon Turin Ferroviaire et président de Réseau Ferré de France jusqu'à fin 2012, a fait publier un dossier d'enquête publique sur le projet Lyon Turin dans lequel on lit que la ligne ferroviaire existante, qui a été entièrement rénovée et mise au gabarit GB1 (soit 80% du parc des camions qui circulent entre la France et l'Italie), dispose d'une capacité de 120 trains de fret par jour (notice pièce C page 12). Il en circule actuellement une vingtaine par jour (7.027 par an), il subsiste donc 100 possibilités de circulation par jour, ce qui permet de proposer aux transporteurs 700.000 places pour des camions par an (100 trains jour X 20 camions X 350 jours d'exploitation). »*

Sur la critique du projet, il faut voir le documentaire « pièce à conviction » disponible à l'adresse

https://www.youtube.com/watch?v=SM5BCal2qiE.

Le fret ferroviaire est en nette régression partout en France, année après année, et, selon toute vraisemblance, les pentes alpines n'en sont pas la cause ! Il ne fournit pas la flexibilité d'un camion sur route dont on autorise la circulation à bas coût pour traverser la France en tous sens. La réhabilitation du fret en France devrait être une priorité et passe certainement par le développement des wagons autonomes en remplacement des attelages manuels. On peut facilement concevoir que de telles adaptations ne peuvent qu'être sérieusement compromises par le déploiement de moyens démesurés sur un nouveau projet de ligne ferroviaire.

Les recettes de l'écotaxe poids-lourds étaient estimées à environ 870 millions d'euro en année pleine. Non seulement il faut faire une croix sur cette ressource qui devait être reversée à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France) mais les contribuables vont devoir régler les 839 millions d'euros d'indemnité à Ecomouv' qui avait signé avec l'Etat l'un des nombreux contrats léonins qui sont la règles dans les partenariats public-privé. Certes, le gouvernement socialiste aurait pu faire preuve de plus de courage pour mettre en œuvre cette taxe mais, d'une part le courage n'est pas son fort, d'autre part la réaction des routiers était tout à fait prévisible et compréhensible. Ils connaissent depuis plusieurs décennies une politique du « tout routier », avec des péages qui ne couvrent pas, loin s'en faut, les frais d'entretien liés au trafics poids-lourds. Une remise en cause de cette politique signerait la mort de nombreuses compagnies de transport dans une période où on les contraint à réduire fortement leurs tarifs par la mise en concurrence avec les pays d'Europe centrale.

Aucune information détaillée n'est publiée par la SNCF (anciennement RFF) sur l'état de ses réseaux. Cependant, cet état est régulièrement analysé comme défectueux depuis la libéralisation du transport ferroviaire. Ce fut l'avis des experts judiciaires qui l'auditèrent en Ile-de-France suite à la catastrophe de Brétigny-sur-Orge (7 morts) en 2013. Une étude réalisée en région PACA sur toutes les lignes sauf les lignes TGV en janvier et février 2014 et révélée par médiapart en avril 2015 arrive aux mêmes conclusions. Sur 13 secteurs analysés, six sont classés "fragiles" dont cinq « très fragiles » suite à l'analyse d'un ensemble de critères : maintenance des engins, surveillance des installations de sécurité, suivi et maintenance des outillages, travaux en cours ou encore la formation et la sécurité des personnels. Chaque fois c'est le manque de moyens humain et financier qui est pointé du doigt.

Le projet ne fait que démarrer : on peut l'arrêter !

Aucun financement n'est assuré pour le projet. C'est seulement en mars 2015 que la France et l'Italie ont déposé une demande de financement européen portant sur 40% des à 8,5 milliards d'euros que coûtera la construction du tunnel transalpin de 57 km. Cela représenterait 1,28 milliard d'euros, pour la période de travaux allant jusqu'à 2020. Le reste serait pris en charge par la France et l'Italie, l'Italie versant 2,9 milliards et la France 2,2 milliards. L'Union Européenne ne peut pas s'engager sur la période après 2020 et la poursuite du financement est donc une autre affaire.

Une enveloppe de 11,93 milliards d'euros est disponible pour cofinancer les projets d'infrastructures de transport prioritaires (RTE-T) dans les 28 Etats membres (contre 8 milliards d'euros alloués sur la période 2007-2013). Or, la Commission Européenne a estimé le coût total des 30 projets prioritaires à 250 milliards d'euros ! On comprend bien qu'il n'est pas tout à fait prévu de financer tous les projets du RTE-T à hauteur de 40 % !

L'Office antifraude européen (Olaf), saisi par deux eurodéputées françaises en février 2015, les écologistes Karima Delli et Michèle Rivasi, a ouvert une enquête sur cette liaison ferroviaire. «Cette enquête va examiner certaines accusations précises que l'Olaf a reçues afin de clarifier si des fraudes ou des irrégularités ont eu lieu et ont pu porter préjudice aux intérêts économiques de l'Union européenne» a confirmé l'organisme au

site Euractiv.

Si des fraudes étaient constatées, les justices française et italienne pouvaient s'en emparer, et la Commission européenne décider alors de stopper les financements.

Or, en juin 2015, l'Union Européenne a décidé d'allouer 800 millions d'euros (soit les 2/3 de la somme demandée), sans attendre les conclusions de l'Olaf.

L'Office antifraude européen avait six mois pour rendre ses conclusions. Le délai est maintenant largement dépassé et on ne trouve aucune information récente à propos de cette procédure sur le net, ni sur les sites officiels de l'UE ni sur celui de Michèle Rivasi.

A ce jour, les résistances locales ont encore eu peu d'écho en Italie et encore moins en France. En Italie, la virulence des opposants au projet a conduit le pays à modifier le tracé, ce qui a occasionné un surcoût de 2 milliards d'euros et un retard de cinq ans et demi. 47 opposants, qui avaient fait irruption sur le chantier et s'étaient heurtés aux forces de l'ordre italiennes, ont été condamnés en janvier 2015 à des peines de prison.

Dans son livre « Trafics en tous genres », Daniel Ibanez dénonce, à propos de la liaison Lyon-Turin, la gabegie, les prévisions fantaisistes, les réseaux, les achats d'études, les discours en contradiction totale avec les faits, les chiffres et les statistiques. Mais la cour des comptes ne dit pas autre chose dans son rapport d'octobre 2014 sur la grande vitesse en France (basée notamment sur l'analyse des liaisons Poitiers-Limoge ou Tours-Bordeaux). *« Sans attendre ni l'évaluation du bien-fondé d'un investissement public pourtant lourd par l'analyse socio-économique ni le lancement d'une réflexion sur le financement, ni l'analyse des perspectives de rentabilité de la LGV, une annonce politique vient dès le départ conforter un projet de LGV. Dans le temps de la gestation technique des projets de LVG, tous les efforts tendent vers la justification de la construction des lignes : compte-rendu incomplet des débats publics ; biais optimiste des études de trafic en vue d'atteindre un taux de rentabilité suffisant pour la ligne (sans toujours y parvenir) ; choix au cas par cas des taux d'actualisation des recettes futures ; omission des conséquences d'une nouvelle ligne à grande vitesse sur les dessertes autres que les TGV, qu'il s'agisse de l'entretien du réseau existant ou de l'évolution des dessertes classiques. »*

Avec le projet Lyon-Turin, le phénomène prend de toutes autres proportions, du fait du montant des travaux en jeu. Les opposants au projet ont réussi l'exploit de briser l'image positive du rail et notamment l'image du fret ferroviaire en rattachant ce projet à la lignée des GPI, les Grands Projets Inutiles. En France, un de ces GPI bat très sérieusement de l'aile, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et un autre a été définitivement abandonné en décembre dernier, le barrage de Sivens. Dans un registre un peu différent mais avec également des fonds publics importants, le projet de center park de Roybon a également été stoppé en décembre 2014, et l'arrêté d'autorisation invalidé en juin 2015. Chaque fois, la mobilisation a été très largement portée par des militants écologistes mais ils ont renforcé leur argumentaire sur la problématique du financement. Ils devraient ainsi pouvoir rallier à leur cause la population, parfois peu sensible à la sauvegarde de la biodiversité mais qui paie des impôts ou qui emprunte les TER. C'est bien sûr l'approche la plus rationnelle du problème : on ne voit pas pourquoi on devrait se préoccuper des conséquences environnementales d'un projet qui est jugé inutile ou même d'un projet dont l'utilité n'a pas préalablement été démontrée.

Un combat à amplifier et à politiser

Les décideurs politiques, s'ils pensent vraiment pouvoir financer le projet (mais le croient-ils vraiment ?) ont donc de quoi être inquiet pour la liaison Lyon-Turin. Encore faut-il que la mobilisation s'organise et trouve des relais dans les milieux associatif et politique, des deux côtés de la frontière. Si nous parvenons à stopper un tel projet, il y a fort à parier que nous signerons la mort des grands projets inutiles. Nous serons de force à

lutter contre les plus grands des projets inutiles que sont les nouvelles centrales nucléaires.

Il faut cependant aller plus loin que la dénonciation des Grands Projets Inutiles. Les GPI ne sont pas inutiles pour tout le monde. Ce ne sont pas des erreurs stratégiques. Ils sont utiles à certains intérêts. La vraie question à éclaircir est : les GPI : utiles pour qui ? Utiles pour quoi ? Ainsi le projet de Notre-Dame-des-Landes servait les intérêts d'élus (le projet d'Ayrault), les intérêts de sociétés privés (Vinci) et les intérêts des Etats-Unis qui y voient une nouvelle porte d'entrée sur l'UE. La liaison Lyon-Turin sert également le projet européen d'un vaste espace économique sans frontière avec, en toile de fond, le traité transatlantique de libre-échange.

Plus que des GPI, ce sont des GPN : des Grands Projets Nuisibles car ils attirent les financements qui font défaut aux vrais services publics. Pour ce qui concerne le ferroviaire, le service des TER devrait être une priorité car ils conduisent les salariés au travail alors que ce n'est vrai que pour 1/3 des TGV. Leur ponctualité repose très largement sur la qualité des infrastructures. Le développement du fret sur les lignes existantes (en commençant par l'arrêt de sa chute !) devrait être une autre priorité. Pour des raisons de sécurité, pour des raisons environnementales et parce que le transport routier alimente la course à la construction d'autoroutes, il doit redevenir un concurrent crédible du transport routier de marchandises.

Par ailleurs, il n'y a pas de raison d'accepter comme une fatalité, ou le plus souvent comme un bienfait, l'augmentation croissante du transport de marchandises à travers l'UE. L'un des principes de l'UE est le libre-échange de marchandises et c'est dans cette objectif qu'on l'a débarrassée des frontières et des réglementations nationales qui risquaient de l'entraver. Pourquoi faudrait-il accepter cette orientation et rechercher ensuite le moyen le moins coûteux, sur les plans social et environnemental, pour y parvenir ? Nous devons au contraire commencer par limiter le transport de marchandises et ensuite réfléchir au meilleur moyen de l'assurer quand il est nécessaire. Cette démarche n'est malheureusement jamais reprise dans les rapports qui critiquent le projet de liaison Lyon-Turin.

Gagner la lutte contre le projet de liaison Lyon-Turin serait une belle façon de montrer que les peuples européens sont tout à fait disposés à s'unir, mais contre l'Union Européenne et sa mission principale : « gommer les frontières » pour mieux dissoudre les nations. Car, si aujourd'hui la liaison prétend relier deux régions de deux nations, demain, il ne s'agira que de l'axe central de l’eurorégion Alpes-Méditerranée dont le tracé rassemble Provence Alpes Côte d’Azur, Corse, Rhône-Alpes, Ligurie, Piémont et Val d’Aoste. L'euro-région ALPMED possède déjà son bureau à Bruxelles depuis plusieurs années.



Opens in a new window Opens in a new window

- Se connecter ou s'inscrire pour poster un commentaire