

**La nouvelle ligne Lyon-Turin préserve l'environnement** L'Italie et la France ont signé la Convention alpine en 1991. Le 13 octobre 2016, la 14<sup>ème</sup> Conférence alpine, tenue à Grassau (Allemagne), a renouvelé l'engagement des Etats de l'arc alpin pour « une politique de transports durable et orientée vers l'avenir ».

**2,5 millions de poids lourds traversent chaque année les Alpes entre la France et l'Italie.**

Les trafics entre Lyon et Turin se développent autour d'un seul passage alpin ferroviaire (le Fréjus), une ligne ferroviaire en bord de mer et trois passages autoroutiers, dont deux en altitude (Fréjus et Mont-Blanc) et un sur le littoral (Vintimille).

La traversée des Alpes sur autoroute par les camions cause de graves problèmes à l'environnement alpin. Par ailleurs, la traversée des camions sur l'autoroute du littoral, à vocation touristique, crée de fortes congestions. C'est aussi pour cette raison que la relance de l'option ferroviaire, réalisable par la construction du tunnel de base, représente une priorité.

Comme l'Italie et la France, les autres pays de la Convention alpine (dont la Suisse, l'Autriche, la Slovénie) sont en train de réaliser des tunnels de base et des voies ferrées modernes pour les marchandises et les voyageurs.

La contribution du report d'une partie du transport des marchandises de la route au ferroviaire est essentielle dans la stratégie européenne de réduction des gaz à effet de serre, comme établi par l'accord signé à Paris en décembre 2015 lors de la COP21 (conférence sur le climat).

En ce qui concerne le Lyon-Turin, on estime que **la construction de la nouvelle ligne ferroviaire apportera une réduction annuelle des émissions de gaz à effet de serre d'environ 3 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>**, une quantité égale à ce que produit une ville de 300 000 habitants. Et ce grâce au passage de plus de 1 000 000 de véhicules de la route au ferroviaire.

Par ailleurs, le projet a été conçu avec la plus grande attention et dans le respect des principes de protection des ressources naturelles sur l'ensemble des territoires intéressés, selon des critères élevés de durabilité.

**L'ancienne ligne n'est plus adaptée au transport ferroviaire moderne** Le Fréjus est **le tunnel transfrontalier ferroviaire le plus ancien des Alpes** (1871 - projet de 1857). Il comporte des limites structurelles auxquelles il ne peut être remédié. Il en va ainsi des **fortes pentes**, qui obligent à utiliser **jusqu'à trois locomotives pour la traction des trains** de marchandises, avec un impact négatif en termes de coûts, de consommation d'énergie et de pollution.

Le tunnel du Fréjus est une galerie unique avec deux voies à **double sens** ; cette capacité est théorique car le tunnel ne répond plus aux critères de sécurité des tunnels ferroviaires. Le tunnel n'étant pas équipé de sorties de secours et d'installations de ventilation forcée, le croisement des trains de passagers et de marchandises est ralenti par de fortes contraintes fonctionnelles.

A ces problèmes primordiaux de sécurité, s'ajoutent les **limitations d'utilisation de la ligne par les opérateurs ferroviaires** :

- la traction, au plus 650 tonnes contre les 1 600 tonnes du tunnel du Gothard ;
- la longueur maximale du train de 550 mètres contre les 750 mètres des standards européens ;
- les pentes élevées (plus de 30 %) ;
- le tracé tortueux ;
- les tensions d'alimentation électrique de la caténaire, qui sont différentes entre la France et l'Italie.

Il faut ajouter à cela les récentes modifications qui ont rendu le tracé du tunnel encore plus sinueux, sans pour autant résoudre les problèmes des limites de gabarit ferroviaire : le gabarit P/C 45 a été réalisé avec beaucoup de difficultés, avec des dérogations qui obligent à gérer les transports de l'autoroute ferroviaire

alpine (AFA) comme « exceptionnels », là où le standard européen P/C80 est désormais garanti sur tous les nouveaux tunnels des Alpes, permettant le transport de grands containers et de semi-remorques.

L'autoroute ferroviaire alpine est également pénalisée car les convois de camions avec des remorques de plus de 4,0 m de hauteur ne sont pas admis alors même qu'aujourd'hui, une grande partie du parc existant se situe entre 4,0 et 4,2 m. Par ailleurs, les contraintes de cette ligne font que les wagons spéciaux de l'AFA ont besoin de supports pour le chargement/déchargement, ceci engendrant des surcoûts qui sont compensés par des subventions publiques.

Pour toutes ces raisons, **la ligne existante ne répond désormais plus aux besoins du marché.**

Elle a perdu 70 % de son trafic dans les 15 dernières années et elle a été progressivement abandonnée par les opérateurs. Aujourd'hui, seulement 9 % des marchandises voyagent sur voies ferrées contre 67 % pour la Suisse !

Le coût du transport pour un produit commercial influe sur le prix sans constituer une valeur ajoutée. Le coût de « production » par tonne transportée est le double de celui des tunnels de base, réalisés ou en train d'être réalisés sur tout l'arc alpin (Lötschberg, Gothard, Ceneri, Zimmerberg, Brenner, Koralm, Semmering). Ces tunnels de base, transformant le passage des Alpes en ligne de plaine, constituent la réponse aux risques et aux surcoûts inhérents aux tunnels du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Il est très important de préciser que le projet de la ligne Lyon-Turin n'entend pas supprimer la ligne historique mais au contraire il entend valoriser les passages présentant déjà de bonnes caractéristiques (tels que les passages en plaine) et qui seront réutilisés dans certaines phases du projet, comme par exemple entre Bussoleno et Avigliana et la traversée du nœud de Turin.

La ligne historique, qui sera libérée du trafic de marchandises et des TGV, aura ainsi une vocation renforcée de transport des voyageurs, devenant le "Métro de la Vallée".

**L'importance du marché sur l'axe franco-italien** Un état de fait : **l'échange économique sur l'axe existe et ne diminue pas, bien au contraire.**

Le volume du trafic des marchandises entre la France et l'Italie s'élève à **plus de 40 millions de tonnes par an**, supérieur à celui traversant les Alpes suisses (38 millions) et égal à environ 60 % du volume traversant la frontière entre l'Autriche et l'Italie, qui est celle dont le trafic est le plus important.

L'échange économique entre l'Italie et l'Europe de l'ouest (en particulier la France, le Péninsule ibérique, l'Angleterre), en deuxième place derrière la zone Allemagne et en forte croissance malgré la crise, rend la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire plus que jamais nécessaire : les échanges sont de l'ordre de **140 milliards d'euros par an**. Si l'on considère **les seules relations commerciales directes de l'Italie avec la France** (presque **75 milliards en 2015**, en croissance de 2,5 % par rapport à 2014), les principaux produits exportés sont des véhicules, machines industrielles, habits, métaux, articles en matières plastiques, médicaments et préparations pharmaceutiques, tous ces produits pouvant voyager sur route, sur voies ferrées, sur mer ou par air (avec les différents impacts environnementaux qu'ils engendrent).

L'importance de l'axe Lyon-Turin a une portée bien plus large, si l'on considère qu'il est le maillon clé d'un corridor européen de 3 000 km : le Corridor Méditerranéen, reliant Séville/Lisbonne à Budapest.

Par conséquent, avec un transport de marchandises aussi important, l'actuelle **ligne ferroviaire, qui capte 9 % à peine du total**, ne représente plus une alternative crédible au transport sur route, et ce principalement parce que **les infrastructures ne sont plus adaptées** et que les offres du service ferroviaire ne sont ni efficaces ni compétitives. La comparaison avec l'exemple suisse est éloquent : là-bas, le transport ferroviaire est en augmentation, il représente 64 % du total et intercepte même une partie croissante des transits du Fréjus, bien que les trajets soient plus longs (environ 200 km en plus pour Paris).

**La nouvelle ligne : une opportunité également pour les passagers**

Pour ce qui est du **transport des voyageurs**, la nouvelle ligne complètera les réseaux ferroviaires à grande vitesse entre les cinq régions métropolitaines les plus importantes d'Europe (Londres, Paris, Madrid, Milan, Barcelone), dans une zone où se concentrent la majeure partie des arrivées de touristes provenant du monde entier.

Les avantages pour les voyageurs sont évidents.

Aujourd'hui, les trains Paris- Turin mettent jusqu'à 6 heures pour atteindre leur destination.

Avec la nouvelle ligne ferroviaire du Lyon Turin, le temps sera de 3h17. Le temps entre Lyon et Turin sera réduit de 3h43 à 1h47.

Ce fait change la perception des distances et modifie les habitudes des personnes. Avant la mise en service du TGV entre Lyon et Paris, on voyageait surtout en avion, tout comme entre Turin et Rome. Aujourd'hui, pour ces destinations, c'est le train qui, de plus en plus, tend à être privilégié.

Avec la mise en service de la nouvelle ligne Lyon-Turin, **les anciennes lignes seront utilisées pour le développement des transports régionaux au bénéfice des habitants des vallées alpines (les Alpes sont un milieu naturel, culturel et de vie pour 14 millions de personnes) et touristiques**, ce qui est d'une importance vitale pour les vallées de Suse, de la Maurienne, de la Tarentaise, et les vallées des Alpes du Sud, à commencer par la vallée de la Durance, tous ces territoires étant aussi de grandes régions touristiques attirant **chaque année environ 120 millions de visiteurs**.

## COÛTS ET FINANCEMENT DE LA SECTION TRANSFRONTALIÈRE (St. Jean de Maurienne / Susa)

# 2

**Les accords binationaux et l'équilibre de l'apport financier des États**

Dans le cadre de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012, ratifié par les deux Parlements, il a été décidé que la partie commune italo-française sera réalisée en plusieurs phases fonctionnelles.

La première phase est la **section transfrontalière**, comprise entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse-Bussoleno. Elle comprendra :

- le **tunnel de base de 57,5 km**
- les **nouvelles gares internationales** de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse
- les **connexions** aux lignes déjà en service.

Le coût de la section transfrontalière a été certifié par un tiers, le groupement Tractebel Engineering / TUC RAIL. La prévision ainsi certifiée est un coût de 8 609,7 millions € (euros constants 2012), dont 8 300,7 millions € concernent la réalisation des ouvrages et sont financés par les deux États selon une clé de répartition de 57,9 % à la charge de l'Italie et du 42,1 % à la charge de la France.

Dans la mesure où l'Europe contribue avec un financement de 40% du coût, le montant de 8 300,7 M€ est ainsi réparti :

- La part revenant à l'UE s'élève à 3 328,3 millions d'euros
- La part revenant à l'Italie s'élève à 2 884,9 millions d'euros
- La part revenant à la France s'élève à 2 087,5 millions d'euros

La part restante (309 millions d'euros en euros constants 2012) représente le coût lié aux acquisitions foncières et aux travaux d'interférences, financés par l'Europe à hauteur de 40 % pour ce qui concerne les interférences, le solde étant à la charge du pays géographiquement concerné tandis que le coût des acquisitions foncières est entièrement à la charge du pays concerné. Ces coûts sont donc ainsi répartis :

- La part revenant à l'Italie s'élève à 147,9 millions d'euros
- La part revenant à la France s'élève à 124,9 millions d'euros
- La part revenant à l'UE s'élève à 36,2 millions d'euros

**Le Lyon Turin :  
une puissante  
contribution au  
développement  
des territoires**

Dans la vallée de la Maurienne, un dialogue constant entre les collectivités territoriales et l'Etat sur l'impact du chantier ferroviaire du Lyon-Turin a abouti à la mise en place en 2003 de la « **démarche grand chantier – une chance pour le territoire** ». Un « contrat de territoire Maurienne » a été signé le 30 septembre 2016, prévoyant des financements à hauteur de 40 M€ d'ici 2020. Pour sa part, TELT, en sa qualité de maître d'ouvrage de la section transfrontalière, signera avec l'Etat et les partenaires de la Démarche une charte relative aux appels d'offre qui vont être lancés pour les travaux définitifs. L'objectif est d'acter une série d'engagements dont certains se traduiront par des exigences contractuelles contribuant à la dimension exemplaire du chantier (clause sociale dans les appels d'offre, transparence des données sur l'impact des chantiers sur le territoire et réactivité pour la gestion des nuisances, etc.) et à son ancrage dans la vallée (mobilisation du tissu économique local, vie locale des salariés, etc.).

Dans la vallée de Suse, à la suite de la contestation populaire de 2005, les travaux du creusement d'un tunnel de reconnaissance ont été suspendus. Dans les mois qui ont suivi, le dialogue avec les élus a été renoué avec la **mise en place d'un Observatoire** présidé par un commissaire extraordinaire du gouvernement. Des centaines de réunions de concertation ont abouti à une modification du projet initial. Sur cette nouvelle base, les travaux ont ensuite repris en 2012 à Chiomonte, sur le lieu d'un ancien chantier utilisé lors de la construction de l'autoroute. L'Observatoire continue aujourd'hui à être **un lieu de dialogue entre les collectivités locales et l'Etat**, notamment sur les actions financées par l'Etat pour favoriser, comme en Maurienne, l'ancrage territorial du chantier.

Dans les vallées des Alpes du Sud, à commencer par celles du Briançonnais, **l'objectif majeur est de mettre tous les atouts** pour que le Lyon Turin soit une puissante contribution au **désenclavement** du territoire et au **développement** d'un tourisme de montagne à la hauteur des enjeux économiques et écologiques. Dans ce contexte, la conception de la gare internationale de Suse, à une cinquantaine de kilomètres de Briançon, devra intégrer tous les paramètres visant à l'excellence de **la desserte de la haute vallée de Suse et du Briançonnais**. Une étude approfondie sur le Lyon Turin et le tourisme va être lancée avec l'objectif d'approfondir les répercussions du Lyon-Turin ferroviaire dans les Alpes du Sud.

En conclusion, les Alpes, après des décennies du tout routier, retrouvent le chemin de fer avec au XXI<sup>ème</sup> siècle des tunnels de base, préservant les paysages des vallées, contribuant à la qualité de l'air mise en danger par les 2,5 millions de poids lourds franchissant chaque année les cols pour le transport des marchandises, **favorisant les échanges entre les pays et faisant des Alpes un lieu de lien**.