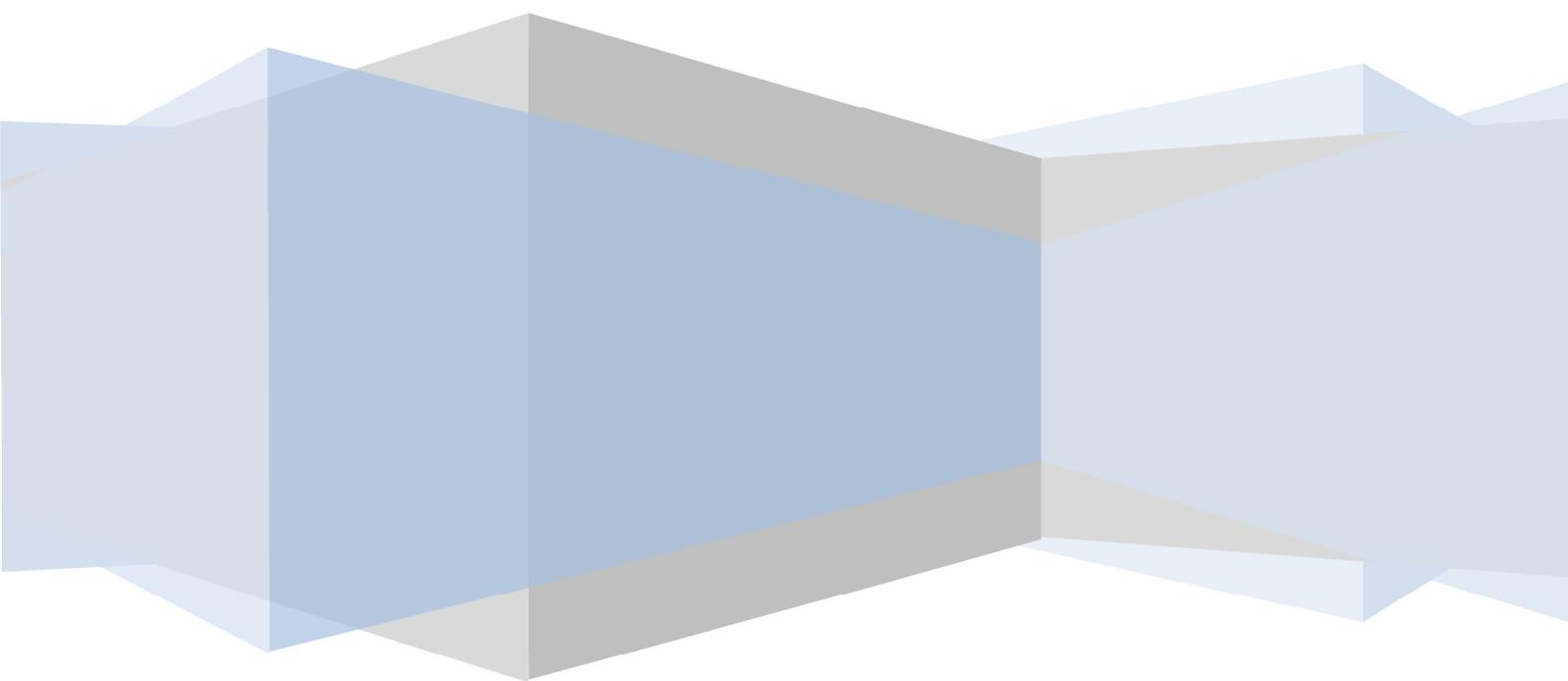




# **De 1991 à 2018 remise en perspective du projet Lyon-Turin**

**Une approche citoyenne**



## De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources originales du document TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)

### Situation du projet Lyon-Turin

#### Un projet né il y a 27 ans

- ✓ Emergence de l'idée début des années 90 (TGV partout et pour tous<sup>1 2</sup>), inscrit en 1994 comme un des 14 projets majeurs par le conseil européen<sup>3 4</sup>.

#### Des données et un contexte en évolution permanente

- ✓ Un cout estimé à +- 12 milliards d'Euro<sup>5</sup> qui dérive à +- 26 milliard d'euros<sup>6 7 8</sup>.
- ✓ Des prévisions optimistes un trafic passager 2,5 fois plus important et une augmentation du fret de +70%.<sup>8</sup>
- ✓ Chute du trafic ferroviaire (accident du Mt Blanc, travaux Mt Cenis) dans des proportions considérables, jusqu'à -70%,<sup>9</sup>
- ✓ Intégration dans les grands axes ferroviaires de développement de l'Europe.<sup>10</sup>
- ✓ Dette ferroviaire française (SNCF, Réseau Ferre de France) + - 50 Milliards d'euros<sup>11</sup>

#### Des avis fortement divergents s'expriment.

- ✓ Des solutions techniques moins couteuses ont été écartées sans être explorées<sup>12</sup>.
- ✓ Une multitude de rapport mettent en garde sur la viabilité du projet (Cour de comptes<sup>13</sup>, Parlement européen<sup>14</sup>, sénat<sup>9</sup>, etc.)

<sup>1</sup> Page 61 IPOL\_STU(2014)529081\_EN « Update on Investment on large TEN-T projects » EU Commission

<sup>2</sup> Page 10 3034 CDAT « Schéma directeur national des liaisons à grande vitesse » du 1 avril 1992 Ministère

<sup>3</sup> Page 14 IPOL\_STU(2014)529081\_EN « Update on Investment on large TEN-T projects » EU Commission

<sup>4</sup> Page 127 3 § IPOL\_STU(2014)529081(ANN01)\_EN "Delivering TEN-T facts & figures" EU Commission

<sup>5</sup> Page 3 RF\_64174\_Projet\_liaison\_ferroviaire\_Lyon-Turin Cour des comptes

<sup>6</sup> Page 125 IPOL\_STU(2014)529081(ANN01)\_EN Delivering TEN-T facts & figures" EU Commission

<sup>7</sup> Page 4 RF\_64174\_Projet\_liaison\_ferroviaire\_Lyon-Turin Cour des comptes FR

<sup>8</sup> Page 136 1 § IPOL\_STU(2014)529081(ANN01)\_EN "Delivering TEN-T facts & figures" EU Commission

<sup>9</sup> Page 15 Examen-de-nouvelles-sources-de-financement-pour-les-travaux-de-la-section-transfrontaliere\_0 Senat

<sup>10</sup> Page 19 Delivering\_TEN\_T "Delivering TEN-T facts & figures" EU Commission

<sup>11</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/nouveau-pacte-ferroviaire-0#e3>

<sup>12</sup> Page 1 RF\_64174\_Projet\_liaison\_ferroviaire\_Lyon-Turin Cour des comptes FR

<sup>13</sup> Page 2 RF\_64174\_Projet\_liaison\_ferroviaire\_Lyon-Turin Cour des comptes FR

<sup>14</sup> Page 41 Delivering TEN-T EU Commission

## De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources originales du document TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)

### Des contraintes nouvelles.

- ✓ La montée des problématiques environnementales (pollution, CO2, vallée de l'Arve, Maurienne...)
- ✓ Le passage du trafic de fret de la route au rail loin d'être acquis<sup>15 14</sup>.

### Des opportunités à saisir

- ✓ Les évolutions du trafic ouvrent d'autres alternatives technologiques pour le moyen terme<sup>16</sup>.
- ✓ Un projet de coopération européenne à l'heure du BREXIT et des nationalismes.
- ✓ Un axe Lyon-Turin composante majeure du projet de corridor ferroviaire méditerranéen dont les effets attendus sur la croissance et l'emploi européen sont significatifs<sup>17</sup>.

### Du rêve à la réalité

#### Un projet

- ✓ Dont les fondements n'existent plus (évolution du trafic, saturation des tunnels, le TGV outil de développement).
- ✓ Qui nécessite un engagement politique (ferroulage, financement) encore incertain 30 ans après le début.
- ✓ Dont le besoin a changé de nature.
- ✓ Dont les conséquences économiques territoriales positives (immobilier, implantations, emploi...) sont discutées<sup>18</sup>.

Rêver une autre alternative réalité : des scénarii aux ingrédients disponibles pour répondre aux besoins.

<sup>15</sup> Page 10 Examen-de-nouvelles-sources-de-financement-pour-les-travaux-de-la-section-transfrontaliere\_0 Senat

<sup>16</sup> Page 8 SR\_RAIL\_FREIGHT\_FR Cour des comptes EU

<sup>17</sup> Page 41 Delivering TEN-T EU Commission

<sup>18</sup> Page 42 20141023\_rapport\_grande\_vitesse\_ferroviaire Cour des comptes FR

## De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources originales du document TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)

- ✓ La nécessité d'évaluer et de maîtriser les rejets de CO2 et autres polluants avec des critères partagés<sup>19</sup>.
- ✓ Le besoin de « basculer, de la route vers le chemin de fer, le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes »<sup>20</sup>.
- ✓ La nécessité d'accompagner le projet Lyon-Turin par la réalisation de la migration journalière vers le ferroutage de 3 000 camions<sup>21</sup>.
- ✓ « les liaisons ferroviaires entre les grandes agglomérations alpines du versant français sont peu satisfaisantes, notamment par manque de capacité des infrastructures. En particulier, la liaison entre Lyon et Chambéry et par-delà s'effectue par une voie unique »<sup>22</sup> mais le tracé et les ouvrages sont susceptibles d'un doublement.
- ✓ Afin de faciliter la lecture des scénarii une carte de la situation du réseau ferré actuel est jointe.

### Situation du réseau en 2018

<sup>19</sup> Document et fichier associés DT5666 et NIEmissions émissions routière de polluants atmosphériques SETRA Gouv.fr

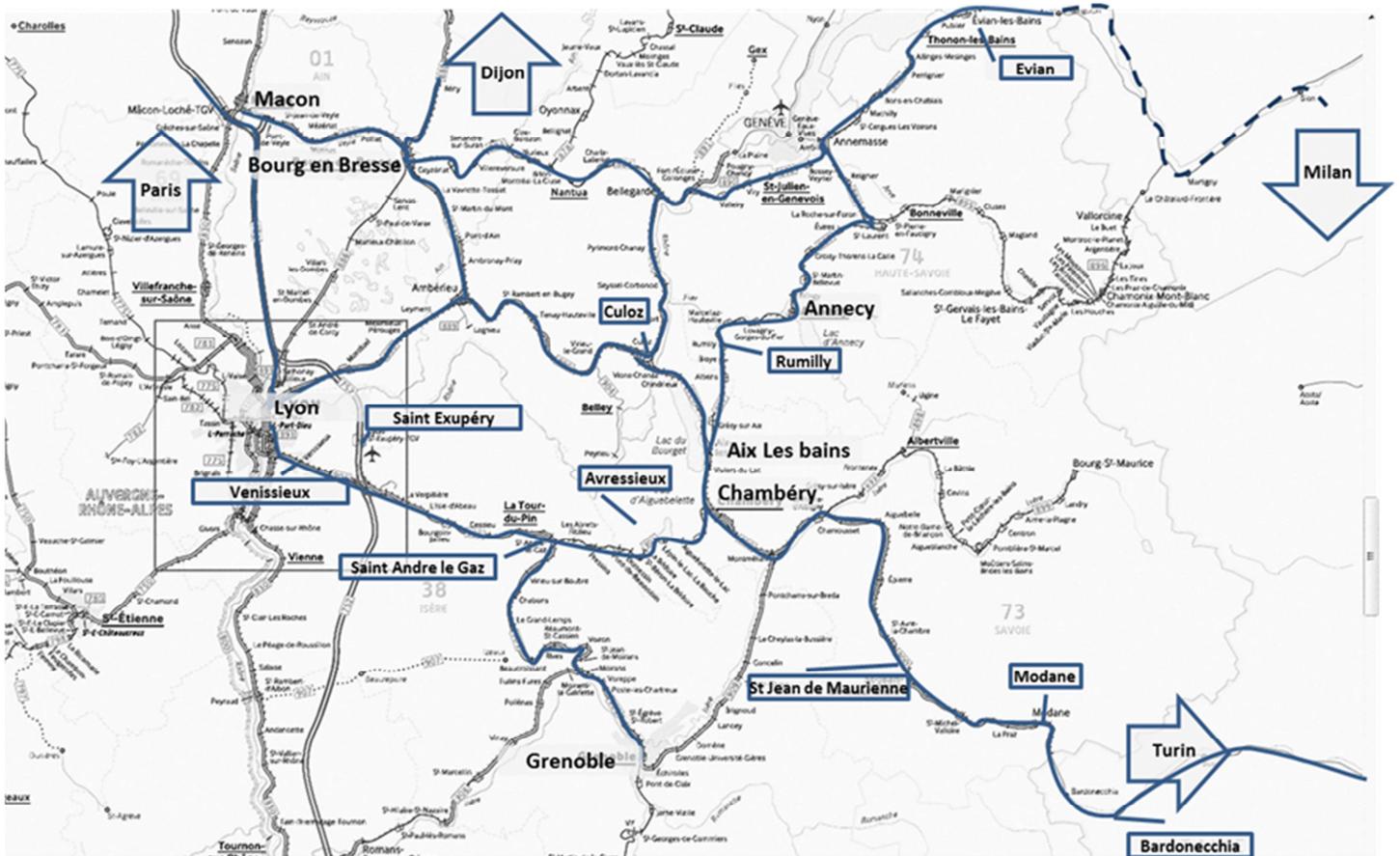
<sup>20</sup> Page 2 ei\_ferroviaire\_lyon\_turin\_italie\_cm\_28.11.2012 Ministère des Affaires Etrangères FR

<sup>21</sup> Page 49 Resume\_non\_technique RFF

<sup>22</sup> Page 1 ei\_ferroviaire\_lyon\_turin\_italie\_cm\_28.11.2012 Ministère des Affaires Etrangères FR

# De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources\\_originales\\_du\\_document\\_TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)



## De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources originales du document TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)

### Scenarior actuel

Le scenarior actuel issu de multiples études repose sur plusieurs hypothèses : la croissance du trafic fret transalpins via les alpes françaises, l'émergence naturelle de la pratique du ferroutage, la saturation des ouvrages actuels (tunnel et voies ferrées).

Bien qu'ayant fait l'objet de multiples modifications, il prévoit la création de tunnels (Dullin-L'Epine , Chartreuse, Belledonne, Glandon et le tunnel de base de 57 km), d'une ligne TGV à deux branches (St Exupéry-Turin via Chambéry pour les voyageurs, St Exupéry-Turin via le tunnel de Chartreuse pour le fret ferroviaire), pour un investissement estimé actuellement à +- 26 milliards d'€uros .

Le scenarior envisage dans le meilleur des cas (Lyon-Chambéry) une augmentation des fréquences de desserte voyageurs de +20% en 2025 (hors TER)<sup>23</sup> . Le gain de temps attendu pour le voyageur est de +-30' pour Chambéry et Annecy mais seulement de +-10' pour Grenoble<sup>24</sup>.

Le projet se déploierait en trois ou quatre phases dont la première consisterait à créer une ligne TGV via Chambéry pour le fret et les voyageurs, suivi d'une deuxième phase intégrant un tracé direct vers Modane pour le fret ferroviaire via le tunnel de Chartreuse.

En matière de fret ferroviaire la capacité resterait inchangée (capacité actuelle) dans une première phase : -à 12 millions de tonnes (passage par la ligne historique au bord du lac du bourget vers Chambéry) puis passerait dans une deuxième phase à 25 millions de tonnes à l'ouverture du tracé via le tunnel de Chartreuse, soit huit fois le trafic actuel évalué à 3 millions de tonnes.

Ce scenarior ambitionne une croissance du fret ferroviaire allant de 25 millions de tonnes puis ultérieurement à 60 millions de tonnes, si on examine ce tonnage dans une perspective concurrentielle c'est environ à terme 1/4 du trafic de l'Arc alpin (Vintimille, Simplon, Gothard, Brenner, Tauern) qui serait capté par le projet<sup>25</sup>.

En ce qui concerne la réduction du CO2, l'impact du scenarior actuel est négligeable en première phase, le point de bascule s'effectue en deuxième phase.

Au total l'investissement serait de l'ordre de +-26 Milliard d'euros avec un seul tube dans le tunnel de base

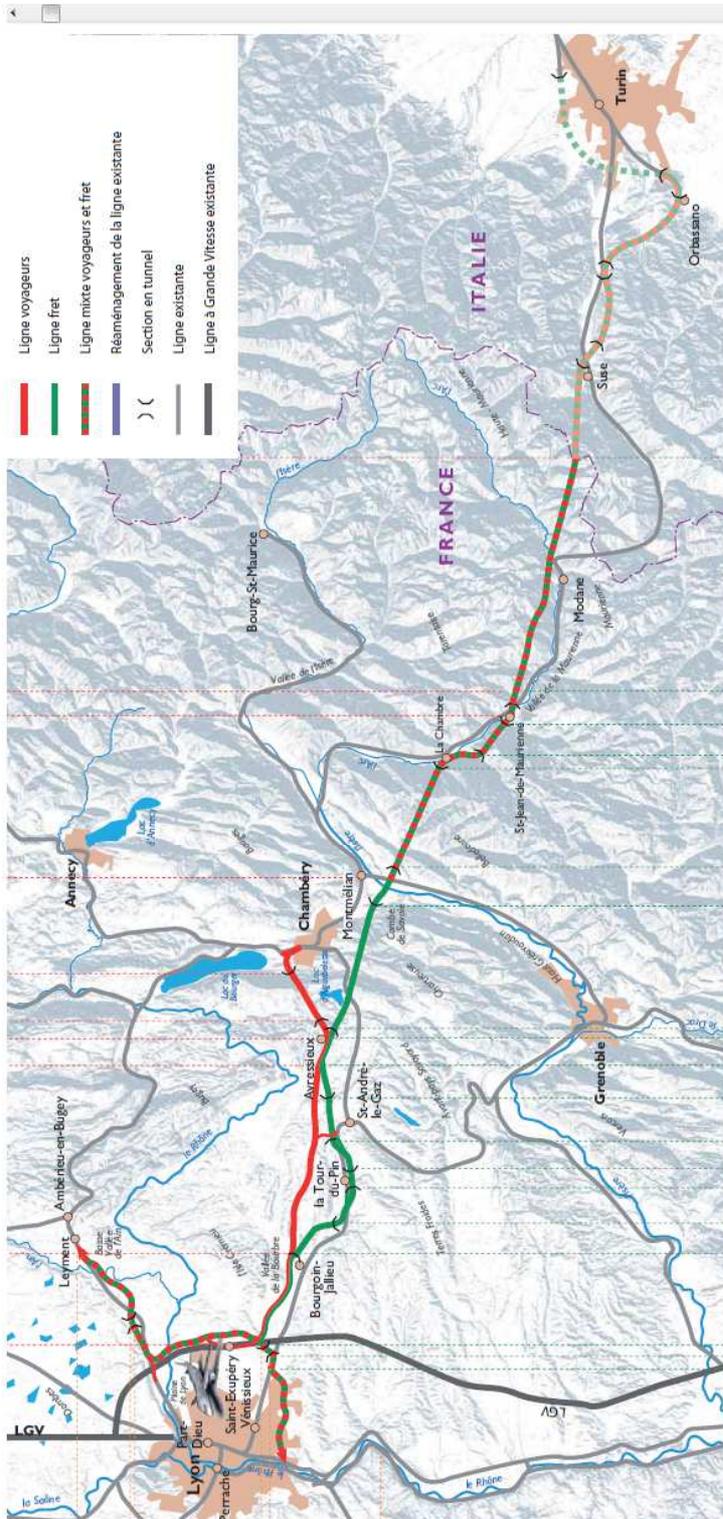
<sup>23</sup> Page 10 notice PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE Enquête d'utilité publique 2012

<sup>24</sup> Page 8 notice PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE Enquête d'utilité publique 2012

<sup>25</sup> Page 12 notice PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE Enquête d'utilité publique 2012

# De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources\\_originales\\_du\\_document\\_TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)



## De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources originales du document TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)

26

### Scenarion N°1

Le tracé de ce scénario N°1 repose sur l'existence de plateformes multi chargement disponibles et utilisables immédiatement à Dijon, Vénissieux et Chasse sur Rhône. Les voies existantes permettent la répartition du trafic sur Dijon-Modane (trafic ferroviaire en provenance du Nord et de l'Est) et Lyon-Modane (trafic ferroviaire en provenance du Sud et Ouest). Le trafic actuel (Ambérieu-Culoz) de 3 millions de tonnes peut être porté à 12 Millions de Tonnes mais avec un risque de détérioration de la qualité du service voyageur. Des augmentations de capacités à faible coût et impact sont possibles en trois temps.

Un premier temps intégrerait l'optimisation du tronçon Saint-André-Le-Gaz-Chambéry (trafic de nuit) générant ainsi le doublement de la capacité actuelle (6 millions de tonnes), l'aménagement de la ligne Aix-les-Bains Annecy doublement sur un tronçon de 13 km manquant (+100 Millions d'euros), la création d'une connexion entre la ligne TGV de Saint-Exupéry et la ligne traditionnelle Lyon-Chambéry (+ 70 millions d'euros).

le deuxième temps aurait pour objet l'aménagement de zones de croisements additionnels sur le tronçon Saint-André-Le-Gaz-Chambéry créant ainsi une souplesse de transit génératrice de 3 millions de tonnes supplémentaires de fret ferroviaire.

le troisième temps aurait vocation d'améliorer la qualité de trafic voyageur sur la ligne Lyon-Chambéry-Turin, tout en portant la capacité à 12 millions de tonnes,. Pour ce faire le doublement du tronçon Saint-André-Le-Gaz-Chambéry ouvrirait la perspective de mettre en place un RER des territoires dans la lignée du « Rapport Duron » (préconisation du triplement des fréquences voyageur).

Le coût du premier temps de ce scénario serait de +-170 millions d'euros ; le coût du deuxième temps représenterait +- 120 millions d'euros ; enfin, le troisième temps correspondant au doublement du tronçon Saint-André-Le-Gaz-Chambéry coûterait quant à lui +- 1 milliard d'euros.

Ce scénario N° 1 permettrait une augmentation immédiate des fréquences de desserte (Lyon-Chambéry). Le gain de temps attendu pour le voyageur serait de l'ordre de +-10' pour Chambéry et Annecy.

La rapidité et la simplicité de mise en œuvre du scénario n°1, ouvrirait la perspective de réduire quasi immédiatement les émissions de CO2 issues du fret routier de +- 25%.

<sup>26</sup> Page 7 notice PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE Enquête d'utilité publique 2012

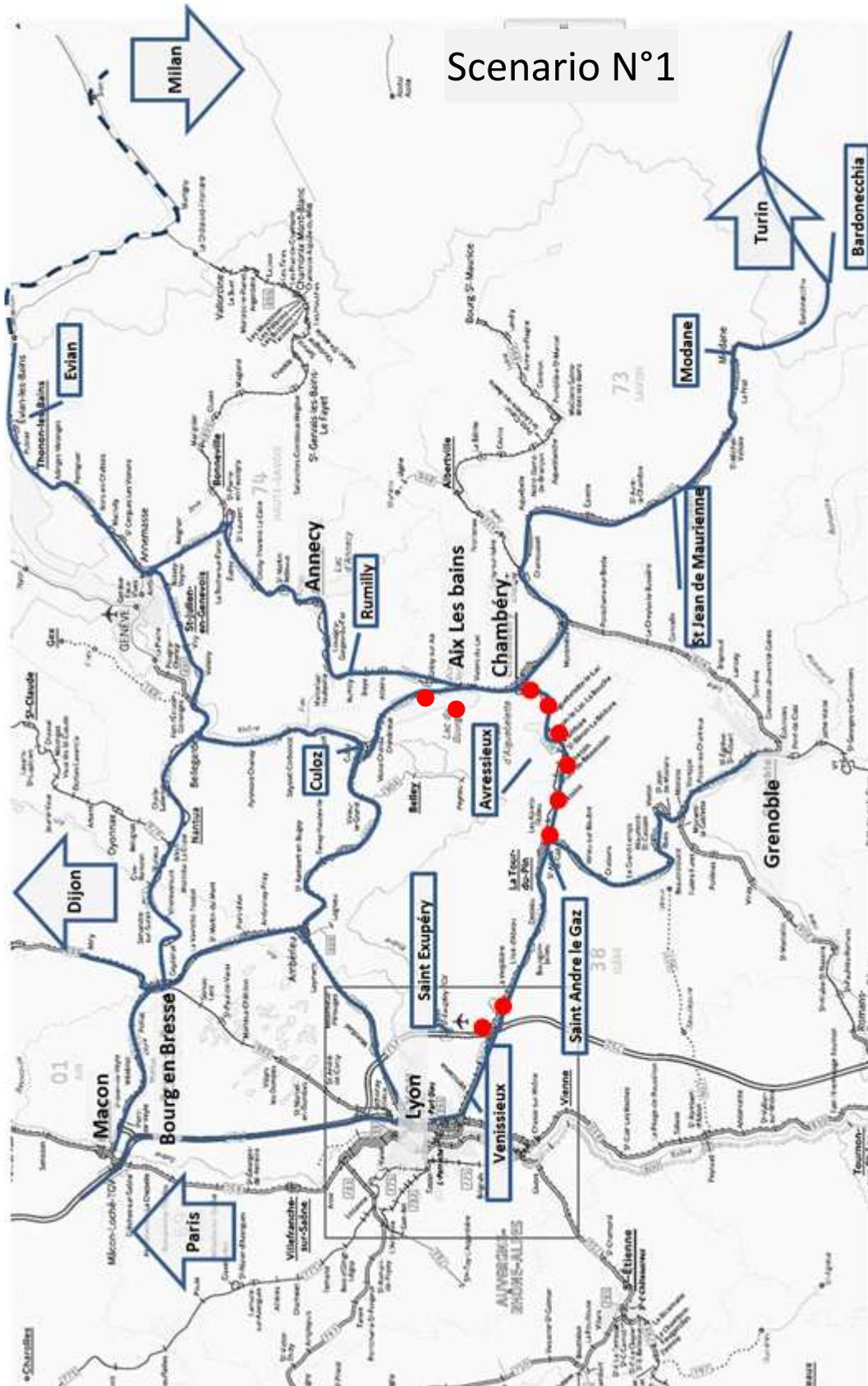
## De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources\\_originales\\_du\\_document\\_TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)

Au total l'investissement financier serait de l'ordre de +/-1,3 milliard d'euros.

# De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources\\_originales\\_du\\_document\\_TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)



## De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources originales du document TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)

### Scenario N°2

Le tracé de ce scenario repose sur l'exploitation de toutes les potentialités qu'offre le réseau existant en reprenant les composantes du scénario N°1.

Pour le fret ferroviaire, il passerait par la réouverture et la mise aux normes de la ligne Evian-Saint-Guingolph (13 km) qui permettrait l'accès ferroutage au tunnel du Simplon, offrant ainsi une alternative au trafic routier transitant par la vallée de l'Arve et le Mont Blanc. Le coût ne devrait pas dépasser +/- 60 millions d'euros.

Pour le trafic voyageur la création d'une liaison directe Culoz-Rumilly (18 km), évitant le passage par Lyon, Chambéry Aix les bains, aurait pour conséquences un désengorgement des réseaux et une desserte de la Haute-Savoie considérablement améliorée (Annecy à 2h30 de Paris, Bonneville à moins de 3 h, hypothèses restant à valider précisément). Le coût d'une telle opération serait de l'ordre de 950 millions d'euros<sup>27 28</sup>

Ce scenario N°2 cumulerait les avantages du scenario N°1 : un trafic fret ferroviaire à 12 millions de tonnes avec la possibilité d'utiliser les infrastructures du Simplon comme une soupape, une augmentation des fréquences du trafic « voyageurs » avec, un gain de 20' sur Chambéry-Paris, un gain de +/-30' sur toute la Haute-Savoie, le cas de Grenoble pouvant faire l'objet d'une étude particulière compte tenu du redéploiement des trafics.

Le doublement des voies, l'utilisation du Simplon, la rapidité du déploiement permettraient d'envisager à l'horizon 10 ans une réduction de 80% des émissions de CO2.

Le coût global du scenario ne devrait pas dépasser +/- 2.3 milliards d'euros (comprenant les 1,3 milliard d'euros du scenario N°1).

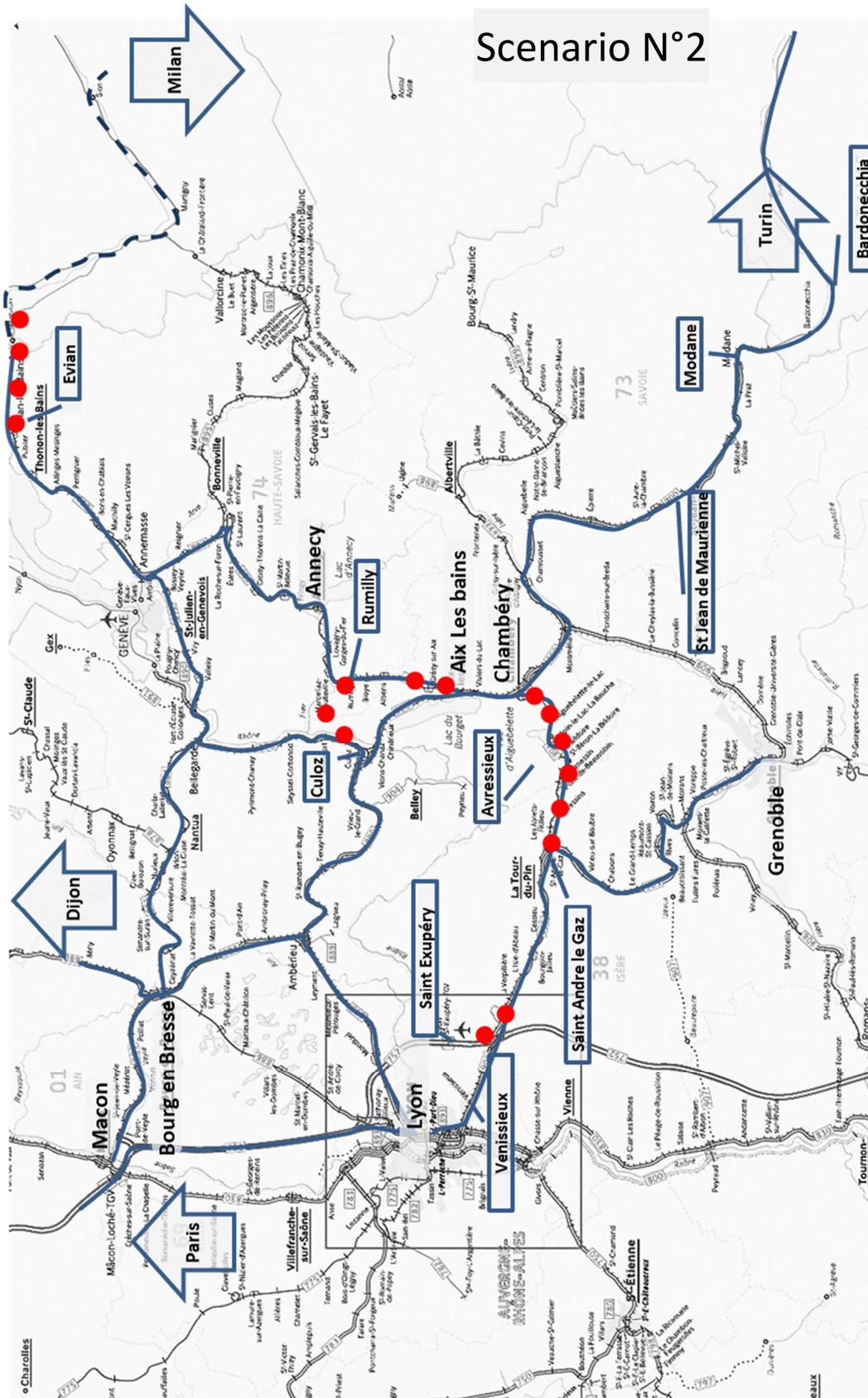
---

<sup>27</sup> 18 km à 26 M d'€uros/km

<sup>28</sup> Page 42 COA95\_cle2e4287 de 3 à 10 M d'€uros Ministère des transports

# De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources\\_originales\\_du\\_document\\_TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)



## De 1991 à 2018 remises en perspective du projet Lyon-Turin

Les documents sources sont disponibles à l'adresse [http://frezal.org/TEE/Sources originales du document TEA.zip](http://frezal.org/TEE/Sources_originales_du_document_TEA.zip)

### Conclusion

Le coût de l'investissement par millions de tonnes de fret ferroviaire varie suivant les scénarii de 1000 €/millions de tonnes (scenario actuel) à 108 €/millions de tonnes (scenario N°1) ou 192 €/millions de tonnes (scenario N°2). Les scénarii n° 1 et n°2 sont assumés a priori par la France, le scénario actuel prévoit un financement national à hauteur de 42 % soit 11 milliard d'euros ou 500 €/millions de tonnes.

Tous les scénarii résultent d'une politique en faveur du le ferroutage.

Le scenario actuel suppose le captation d'un quart du trafic fret de l'Arc Alpin ce qui constitue une contrainte pour les politiques publiques à hauteur de l'enjeu financier de 26 milliard d'euros.

Compte tenu de l'historique des relations parfois conflictuelles entre pouvoir public et transporteurs routiers toutes les solutions non modulables, en particulier le scenario actuel, représente un fort risque.

**En citoyens responsables nous souhaitons une évaluation comparative de tous les scénarii.**