

Lyon – Confluence, le 13 mars 2012

A l'attention de :

**Mesdames Messieurs les commissaires enquêteurs
Commission d'enquête Lyon – Turin**

Préfecture de la Savoie / DCTDL / BDLUP
Boîte postale 1801
73 018 CHAMBÉRY cedex

Objet : Enquête publique relative à l'itinéraire français de la liaison ferroviaire Lyon – Turin.
Avis du groupe des élus "Europe Écologie – Les Verts" au Conseil régional Rhône-Alpes

Mesdames et messieurs les commissaires enquêteurs,

Depuis 1992, la mobilisation des conseillers régionaux écologistes de Rhône-Alpes autour du projet ferroviaire Lyon – Turin n'a jamais faibli. Les élus se sont succédés, mais c'est avec la même énergie qu'ils ont défendu une même cause : la priorité au fret. D'abord marginal, ce point de vue a largement contribué à l'inflexion du projet de TGV initial.

Pour nous en effet, une nouvelle liaison ferroviaire transalpine n'a de sens que si elle outille une politique européenne et nationale de report modal, de la route au rail, pour le transport des marchandises. Avec leur relief tourmenté et leurs écosystèmes fragiles, les Alpes sont à l'évidence un espace privilégié pour expérimenter pareille politique.

Hélas, depuis 2007 non seulement le projet patine, mais en plus sa vocation fret est minorée. Un temps esquissée lors des tables rondes du Grenelle de l'Environnement, la politique de report modal en reste au stade des incantations et... du report. Dans le même temps, les flux de marchandises aux passages du Mont Blanc et du Fréjus / Mont-Cenis semblent durablement en berne – en volume la baisse atteint près de 30% depuis 1998.

C'est dans ce contexte que s'est ouverte, le 16 janvier dernier, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur les itinéraires français d'accès au tunnel de base. Or, la lecture du dossier d'enquête élaboré par Réseau Ferré de France (RFF) n'a pas fait taire nos doutes, bien au contraire. Elle ne fait que renforcer notre conviction que décidément, les priorités du projet ne sont plus celles qui prévalaient lors de la signature du protocole de financement État – collectivités locales de février 2007 (pour la partie française).

Sur la forme, nous nous étonnons de l'absence, sur le site Internet de l'enquête publique, de l'étude socio-économique du projet. Ce document est pourtant une pièce maîtresse du dossier. Dans son avis du 7 décembre 2011, l'Autorité environnementale demandait que les prévisions de trafic et les calculs de rentabilité socio-économique soient actualisés et décomposés en fonction du phasage retenu. Pourquoi ne pas rendre ce travail accessible à tous sur Internet ? Est-ce justement parce que, contrairement à ce que RFF prétend dans sa réponse, l'actualisation n'a pas été faite ?

Afin de permettre un débat public éclairé, il nous semble indispensable que votre commission d'enquête rappelle au maître d'ouvrage qu'il se doit de réagir aux recommandations de l'Autorité environnementale¹.

Sur le fond, nous souhaitons vous faire part de plusieurs remarques, qui s'articulent autour de trois constats :

- Le phasage des travaux n'acte plus de la priorité donnée au fret ;
- Le projet ne s'inscrit pas dans une perspective de réduction nette du trafic transalpin de poids lourds ;
- Le rapport coût / service rendu est en conséquence très discutable.

1- Le phasage des travaux n'acte plus la priorité donnée au fret

Au vu de l'ampleur du chantier et des investissements à consentir, le choix d'un phasage des travaux est parfaitement compréhensible. Pour autant, le phasage retenu laisse dubitatif quant à ses effets sur le fret ferroviaire à court terme.

En effet, l'étape 1, finalisée dans le meilleur des cas en 2020, ne règle en rien le problème du nœud ferroviaire de Chambéry. Le tunnel de Dullin – L'Épine débouche au Nord de l'agglomération, obligeant les trains de fret à traverser le tissu urbain pour gagner la Maurienne. Or, sur cet itinéraire la concurrence avec les trains TER sera inévitable compte tenu des capacités existantes. RFF le reconnaît en ne prévoyant presque aucun trafic fret supplémentaire en 2020 (13,8 Mt/an contre 13 Mt/an pour le scénario dit « de référence »).

L'horizon de l'étape 2 est à l'évidence moins précis dans le temps, puisqu'il dépend de l'achèvement de la première étape et de la sécurisation d'un budget de 3 milliards d'euros² à cette date. Compte tenu des retards et dépassements de budgets classiquement observés pour ce type de chantier, compte tenu de l'absence de hiérarchisation des projets ferroviaires inscrits au schéma national d'infrastructures de transport (SNIT), peut-on imaginer que la mise en service intervienne vraiment en 2025 ?

Même en s'en tenant aux promesses du dossier d'enquête publique, la perspective de voir l'itinéraire fret durablement bridé par le nœud de Chambéry n'est pas satisfaisante. La ligne Grenay – Chambéry est certes intéressante pour le réseau TER, mais elle ne s'attaque en rien au problème du fret routier à travers les Alpes. Pour nous, le phasage retenu aurait du conduire à privilégier l'étape 2, ou au moins le tunnel sous Chartreuse. Seule cette solution permettra de développer le fret ferroviaire au-delà d'un certain seuil.

¹ « L'Autorité environnementale recommande d'améliorer la qualité de l'étude d'impact sur les points suivants :

- mettre en cohérence et justifier les prévisions de trafic et les hypothèses d'échéancier figurant respectivement dans l'étude d'impact et dans l'évaluation socioéconomique du projet ;
- en particulier, au titre de la justification dans l'étude d'impact des choix effectués, préciser les résultats de l'analyse socioéconomique d'une part pour la 1^{ère} étape et d'autre part pour les deux étapes du présent projet, alors qu'ils ne sont présentés actuellement que pour un programme global à échéance plus lointaine. Il y aurait lieu par ailleurs d'indiquer la sensibilité des résultats aux hypothèses de calendrier de réalisation. »

Source : Autorité environnementale – Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, 7 décembre 2011, *Avis délibéré sur la liaison ferroviaire Lyon – Turin : itinéraire d'accès au tunnel franco-italien*, n°2011-75, p.4.

² Selon RFF, 2 952 M€ aux conditions économiques de janvier 2009.

Ces dernières années, l'éventualité de 15 journées olympiques en Haute-Savoie a souvent primé sur l'enjeu de la mobilité et du climat à l'horizon du siècle. Maintenant que le rêve olympique a fait long feu, il est temps de remettre les phases du projet Lyon – Turin dans l'ordre.

2- Le projet ne s'inscrit pas dans une perspective de réduction nette du trafic transalpin de poids lourds

L'étude socio-économique constitue un second motif d'inquiétude. Elle nous a crûment permis de mesurer ce qui sépare le maître d'ouvrage et les principaux promoteurs du projet de la réalité économique. En effet, pour RFF, la nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin s'inscrit dans un contexte de croissance tous azimuts des flux de marchandises à travers les Alpes, flux dont le rail doit prendre sa part d'acheminement.

Ainsi, dans le scénario retenu (« décennie perdue »), la croissance du PIB à l'échelle de l'UE atteint 1,7% en moyenne entre 2007 et 2025, puis 1,5% entre 2026 et 2060³. Mais comment croire à ce retour au « business as usual » ? Au regard de la tendance lourde à la diminution des taux de croissance du PIB en Europe comme dans l'ensemble des pays développés, la prévision apparaît pour le moins délibérément optimiste.

En fait, les hypothèses de croissance semblent nier l'inévitable renchérissement du pétrole et ses conséquences sur l'économie. Reposant sur des données de 2004, le scénario retenu postule une stabilité des coûts du transport aérien et du kilomètre parcouru en voiture à l'horizon 2035⁴. À cette date, le baril de pétrole ne coûterait ainsi que 86 € (valeur 2004) !

Quelle crédibilité peut-on accorder à ce scénario ? Pourquoi a-t-il été retenu comme scénario médian ? L'étude fournit indirectement une réponse, qui n'a rien pour rassurer. En effet, on constate que le scénario le moins favorable, qualifié négativement de « choc permanent », ne permet pas au projet de passer la rampe des 4% de rentabilité socio-économique – le taux minimal pour justifier un investissement public de ce type⁵. Pourtant, au vu de la conjoncture des quatre dernières années et des prévisions⁶, ce scénario paraît même optimiste à ce jour. Il est en tous cas le plus réaliste.

Il y a plus improbable encore : RFF ne modifie pas le rapport entre l'évolution du PIB et celle des flux physiques de marchandises. Le maître d'ouvrage prédit donc un doublement du trafic entre 2004 et 2035. Sur l'arc alpin, il atteindrait près de 300 Mt en 2035, dont 74,7 Mt sur le corridor Lyon – Turin (contre 30,2 Mt en 2004).

³ Réseau Ferré de France, 2012, *Dossier d'enquête publique sur les accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon – Turin, Cahier G : Étude socio-économique*, p.50. Pour la France, RFF retient l'hypothèse d'une croissance du PIB de +1,45% / an entre 2007 et 2025, +1,8% / an entre 2025 et 2060. Pour l'Italie, RFF retient +1,18% / an entre 2007 et 2025, 1,29% entre 2025 et 2060.

⁴ Idem, p.53.

⁵ Idem, p.70. Le taux de rentabilité interne socio-économique n'atteint que 3,47% dans ce cas.

⁶ Dans sa dernière mise à jour des *Perspectives de l'économie mondiale* (24 janvier 2012), le Fonds monétaire international (FMI) prévoit pour une décroissance du PIB de la zone euro en 2012 (-0,5%), puis une période durable de croissance faible (+0,8% en 2013) liée au cumul des mesures d'austérité. Voir la note du FMI sur le lien suivant : www.imf.org/external/french/pubs/ft/weo/2012/update/01/pdf/0112f.pdf (9 pages).

Dans de telles conditions, même avec un nouveau tunnel ferroviaire et un report modal "parfait" à 41,6 Mt / an, le nombre de poids lourds aux passages du Mont Blanc et du Fréjus augmenterait significativement : RFF prévoit 720 000 camions supplémentaires en 2035, soit une hausse de 50% du trafic routier !

Comment souscrire à pareille perspective, alors que la vallée de l'Arve souffre déjà plus de 60 jours par an d'un dépassement des seuils de pollution à l'ozone et aux particules fines, principaux polluants liés au trafic poids lourds ? Pour nous écologistes, cette vision de l'avenir des traversées alpines est à rebours de toute volonté d'un réel report modal. Elle traduit hélas la complicité active du gouvernement actuel à l'essor du transport routier de marchandises, entre reports successifs de l'éco-redevance poids lourds et coups de pouce de moins en moins discrets à la filière (exonérations de TIPP, autorisation des 44 t sans essieu supplémentaire⁷...).

Votre commission n'a certes pas vocation à évoquer les faux-semblants entourant « l'engagement national pour le fret ferroviaire » de septembre 2009 et les annonces gouvernementales des dix dernières années. Cependant nous souhaitons insister sur les répercussions très directes d'une telle politique. Sans réelle politique nationale et européenne de report modal, c'est-à-dire sans mesures réglementaires et fiscales d'accompagnement, la liaison ferroviaire Lyon – Turin sera un « éléphant blanc » monumental, et ne mérite en aucun cas une déclaration d'utilité publique.

Il y a 18 ans, les Suisses ont validé par référendum une orientation très claire : « le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par le rail »⁸. Les votations suivantes ont confirmé cet engagement⁹, conduisant la Confédération à investir dans des projets ferroviaires de l'ampleur du Lyon – Turin. Or, cette politique de « transfert » s'est donnée un objectif très précis : à partir de 2018, le nombre de poids lourds franchissant chaque année les Alpes suisses *ne devra pas dépasser les 650 000*¹⁰.

Pour y arriver, les suisses ont pris les mesures réglementaires et fiscales nécessaires. Selon nous, le projet Lyon – Turin devrait être associé à un objectif similaire et aux moyens de l'atteindre.

⁷ Loi dite « Warsmann » du 29 février 2012, en cours d'examen par le Conseil constitutionnel.

⁸ Initiative populaire fédérale « Pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit », votée le 20 février 1994.

⁹ Vote d'une « redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations » (RPLP) en 1998, refus du doublement du tunnel routier du Gothard en 2004.

¹⁰ Contre 1,2 million en 2011. Voir à ce sujet le *Rapport sur le transfert du trafic* (décembre 2011) de l'Office fédéral des Transports suisse : www.bav.admin.ch/verlagerung/index.html?lang=fr

Certes, cet itinéraire est lui aussi soumis à la contrainte de capacité de la traversée de Chambéry, et fait peser un risque environnemental sur la rive Ouest du lac du Bourget. Mais ne permet-il pas d'assurer du report modal dans un premier temps, compte tenu de son niveau d'utilisation actuel¹³ ? Ne peut-on pas envisager d'investir au fur et à mesure de sa montée en charge ? De la sorte, la priorité étant d'éviter le lac du Bourget et Chambéry, les tunnels de l'étape 2 ne pourraient-ils pas être réalisés prioritairement et indépendamment de la partie internationale ?

Dans la même logique, le site des Fromentaux, sur la commune de Leyment (Ain), pourrait accueillir une plateforme intermodale opportunément connectée au futur contournement ferré de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et à l'autoroute A42. Aménageable en trois ans, ce site offrirait un solide potentiel à l'autoroute ferroviaire alpine. Pour cette raison il est clairement privilégié dans le *Schéma régional des services de transport* dont la Région Rhône-Alpes s'est doté en avril 2008¹⁴. Pourquoi RFF n'envisage pas la création de cette plateforme, au moins dans une logique de montée en puissance progressive du fret ferroviaire jusqu'en 2025 ?

Ne vous méprenez pas sur ce questionnement. Le report modal pour le transport des marchandises est plus que jamais crucial à nos yeux. Simplement, nous sommes forcés de constater que telles qu'elles sont énoncées dans le dossier d'enquête publique, les priorités du projet ne sont plus les nôtres, plus celles d'un développement soutenable. Elles sont incompatibles avec les engagements pris lors du Grenelle de l'Environnement, et même avec les engagements internationaux de la France pour affronter le défi du changement climatique.

Pour cette raison, notre groupe n'a pas voté l'avis ambigu proposé par l'Exécutif de notre collectivité. À cela s'ajoutent des éléments de contexte qui selon nous rentrent forcément en compte pour juger de l'utilité publique d'une infrastructure de ce type : la trajectoire prévisible et souhaitable des économies européennes (relocalisation partielle des productions), l'état des finances publiques, les mesures d'accompagnement en faveur du report modal. Nous espérons que votre commission saura les prendre en considération.

Enfin, deux autres préoccupations nous amènent à vous présenter une contribution autonome à cette enquête publique.

La première concerne les incidences environnementales du projet. Plusieurs ont bien été pointées par l'Autorité Environnementale, comme le risque de coupure de certains biotopes et l'atteinte au site « Natura 2000 » de la plaine du Canada¹⁵. Nous souhaitons insister sur la nécessité d'un usage raisonné des déblais liés au percement des tunnels. En particulier, l'affectation de dizaines d'hectares de terres agricoles aux remblais du tunnel de Dullin – L'Épine (communes de Verel-de-Montbel et d'Avressieux) n'est pas admissible en l'état.

¹³ Moins de 3 Mt transportées sur cet itinéraire en 2011.

¹⁴ Région Rhône-Alpes, Avril 2008, *Schéma régional des services de transport*, 208 p. Voir pp.95-102.

¹⁵ Autorité environnementale – Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, 7 décembre 2011, *Avis délibéré sur la liaison ferroviaire Lyon – Turin : itinéraire d'accès au tunnel franco-italien*, n°2011-75, pp.15-25.

La deuxième préoccupation porte sur la partie italienne du projet, qui fait comme vous savez toujours l'objet d'une violente controverse dans le Val de Suse.

Il nous semble en effet que le conflit est d'autant plus vif que les habitants doutent de l'affectation des crédits promis par le Gouvernement italien et d'une exécution des travaux conforme aux standards européens en matière de respect de l'environnement et de marchés publics. Le 10 février dernier, deux élus de notre groupe ont participé à la visite de terrain d'une délégation de députés européens venue se rendre compte du bon usage des crédits de l'UE. Un temps d'échange avec des élus du Val de Suze leur a permis de mesurer l'ampleur de certains dysfonctionnements. Cela dépasse évidemment le périmètre de travail de votre commission, mais il nous semble que la situation ne peut être passée sous silence tant elle est lourde d'incertitudes pour l'échéancier du projet.

Au final et en résumé, nous pensons donc que le projet mérite, avant de pouvoir être éventuellement déclaré d'utilité publique :

1. des données actualisées et conformes à la réalité,
2. un nouvel ordonnancement du phasage.

En espérant que cette contribution aidera à construire votre appréciation, nous vous prions d'agréer, mesdames et messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.



Alexandra CUSEY
Co-présidente du groupe,



Eric PIOLLE
Co-président du groupe,



Jean-Charles KOHLHAAS
Président de la
Commission Transports,
Déplacements et
Infrastructures