

## 23 avril 2024 - Que Choisir

Ndir TGV en Albret : Cliquez sur la page pour agrandir ( 6 pages)


**ZONE ROUGE**
**LIAISON  
FERROVIAIRE  
LYON-TURIN**

# Un coup à 30 milliards !

Percer un tunnel d'une soixantaine de kilomètres sous les Alpes et créer des voies nouvelles pour y accéder : ce chantier titanesque, ballotté entre des intérêts contradictoires, semble manquer d'un pilotage clair et assumé.

— Par **PASCALE BARLET** et **ARNAUD DE BLAUWE**

**C'**est à Modane, en Savoie, que la vallée de la Maurienne vient buter contre les Alpes. De l'autre côté, l'Italie. Une frontière naturelle que l'on franchit par l'historique route du col du Mont-Cenis, un tunnel ferroviaire du XIX<sup>e</sup> siècle ou, depuis 1980, par le tunnel autoroutier du Fréjus. Un fond de vallée oublié de tous... Or, c'est ici que l'un des projets européens «du siècle» a pris racine: un double-tube ferroviaire transfrontalier de 57,5 km (situé à 80% en territoire français), dont le percement a déjà débuté. Il nécessitera la construction d'une nouvelle ligne mixte à grande vitesse fret/voyageurs, entre Lyon (Rhône) et le tunnel, d'environ 140 km. Un maillon essentiel dans la création du corridor ferroviaire de l'Espagne à l'Ukraine, porté par l'Union européenne (UE). Financée sur fonds publics (France, Italie et Europe), l'aventure devrait afficher un coût d'environ 26 milliards d'euros, voire frôler les 30 milliards, dont 10 à 12 milliards pour le tunnel. Loin des prévisions initiales. Des dérapages que les cours des comptes française et de l'UE ont déplorés dans plusieurs rapports très réservés sur l'utilité d'un tel investissement.

## Le train-train de la France

C'était moins une ! Le 28 janvier 2023, Laurent Wauquiez, président (LR) de la région Auvergne Rhône-Alpes, annonce que pour «sauver le Lyon-Turin», il ajoute 20 millions d'euros au budget des études du tracé de la ligne nouvelle (lire encadré et infographie, p.12-13). Deux jours avant la date limite fixée par Bruxelles pour déposer un dossier de financement. La dépasser aurait reporté *sine die* l'éventuelle participation de l'Europe à hauteur de 90 millions d'euros (décision en juin), sur une facture totale d'environ 220 millions. Il revenait à la France de se débrouiller pour trouver le complément (130 millions). Après des semaines de tensions, l'État et les collectivités

locales ont donc fini par s'entendre sur leur quote-part respective. C'est peu dire que l'Europe et l'Italie, très proactives dans la réalisation du Lyon-Turin, ont été agacées par cette passe d'armes franco-française (lire l'interview p.14). Pour ces 140 km de voies d'accès, une fois les études préliminaires terminées (lire encadré p.13), il restera à boucler le calendrier et le financement de leur construction. Encore beaucoup d'obstacles à franchir pour cette liaison Lyon-Turin, promue dans les années 1980 par Louis Besson alors ministre et maire de Chambéry («Il voulait sa gare et sa ligne TGV», persiflent ses détracteurs). Et l'idée a mûri. Vider les vallées alpines des camions, transportés par des trains, voilà qui était vertueux ! Mais au fil du temps, des fractures sont apparues. Des partisans du projet – notamment écologistes – passent même au camp adverse. Tergiversations, défis environnementaux et de mobilité à apprécier à l'aune du changement climatique, gestion des coûts : ce plan pharaonique est remarquable par les questions qu'il soulève.

**Un projet hors normes**



## QUI TIENT VRAIMENT LES RÊNES ?

Si la paternité du projet Lyon-Turin est attribuée à Louis Besson, c'est la Commission européenne qui a signé son acte de naissance. Dans la foulée de la Convention pour la protection des Alpes de 1991, cette liaison est identifiée



**57,5 km**

DISTANCE EXACTE  
DU TUNNEL FERROVIAIRE  
TRANSFRONTALIER

Il faut y ajouter 140 km  
(+ 60 km en Italie) de voies  
d'accès à construire

**26 à 30  
milliards d'euros**

BUDGET GLOBAL DU PROJET

Financement France et Italie  
(État et collectivités territoriales)  
• Union européenne

**2032,  
2045-2050**

DATES PRÉVUES  
DE MISE EN SERVICE  
du tunnel transfrontalier  
et des voies d'accès

comme hautement prioritaire lors du Conseil européen d'Essen (Allemagne), en 1994. « Il s'agit de créer une infrastructure pleinement interopérable au sein du marché intérieur de l'Union, argumente Bruxelles. Elle présentera l'intérêt de fédérer les régions et de renforcer la cohésion économique et sociale en Europe. » Et les « convaincus » embrayent.

Lyon, quartier Confluence, juillet 2023, au siège du comité pour la Transalpine. Depuis sa création en 1991, cette association a pour mission de faire progresser au plus vite le Lyon-Turin. Stéphane Guggino, délégué général, nous reçoit. En entrant dans ses bureaux, nous nous attendions, face à l'ampleur du défi, à découvrir une fourmilière. Mais, non : il est seul avec une secrétaire ! Le sujet est maîtrisé, le discours aussi. « Nous représentons de nombreux acteurs de la vie économique et du rail, entame Stéphane Guggino. Les lignes existantes ne permettent pas de faire circuler en même

temps, de manière optimale, les voyageurs et les marchandises. Le fret n'a pas d'autre choix que de passer par la route. Le Lyon-Turin, avec ses deux tubes, inversera la tendance. » Mais alors pourquoi le chemin est-il si chaotique ? « C'est un investissement ferroviaire, par conséquent non rentable tout de suite, réplique ce lobbyiste chevronné. De plus, il est européen. Or, certains n'aiment pas que Bruxelles soit à la manœuvre. Ajoutons qu'un tel projet est aussi soumis aux aléas électoraux. »

La position française est difficilement lisible. En résumé, de ce côté-ci des Alpes, nos décideurs semblent partagés. « Les hauts fonctionnaires concernés ont toujours été contre, remarque un observateur attentif du dossier. Pour eux, c'est un truc d'ingénieurs qui n'a pas vraiment de sens. » Si Rome a aujourd'hui un discours extrêmement clair pour défendre le Lyon-Turin, la France manie l'ambiguïté. En février 2023, le Comité d'orientation des infrastructures (COI), organe >>>



>>> consultatif placé auprès du gouvernement, préconise de repousser aux calendes grecques la réalisation des voies d'accès et d'investir prioritairement sur la ligne existante Dijon-Lyon-Chambéry-Modane. Une conclusion qui illustre les flottements de l'État. Passée par la SNCF et le ministère des Transports, Elisabeth Borne n'a, dit-on, jamais été très favorable au projet. Mais une fois Première ministre, il lui a été difficile de renier les traités s'y rapportant signés par la France. La discrétion du président de la République, Emmanuel Macron, interroge également. Pourtant, la réussite d'un tel projet suppose un soutien au plus haut niveau.

#### Une nécessaire implication

Jacques Gouyon est le président du comité pour la Transalpine. Il dirige également la société Getlink, ex-Eurotunnel « dont nous avons fêté les 30 ans », rappelait-il à l'automne dernier dans ses bureaux parisiens. Cette société privée exploite le tunnel sous la Manche jusqu'en 2086. « À l'origine, le construire, ce n'était pas gagné, se souvient-il. Il a fallu une implication au sommet. Celle de François Mitterrand, président de la République, et de Pierre Mauroy, Premier ministre; celle de la cheffe du gouvernement britannique, Margaret Thatcher. Il ne viendrait plus à l'idée de personne de remettre en question son existence. Le tunnel sous la Manche, c'est 21 millions de passagers par an. Mais c'est aussi des tonnes de fret et, grâce

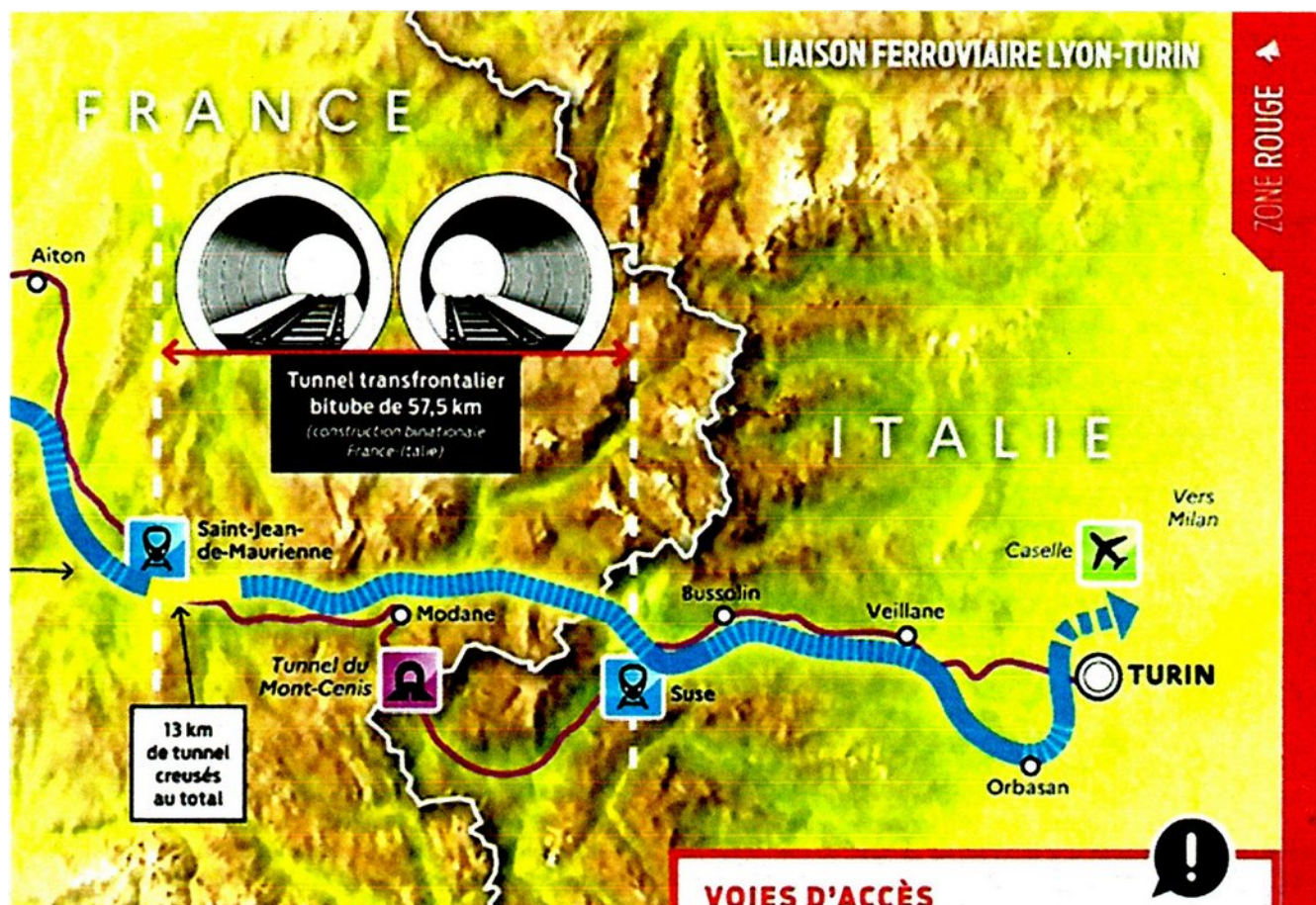
à notre jeune filiale Eleclink, qui transporte de l'électricité dans le tunnel, de l'énergie offshore qui passe dans les deux sens et rend possible une économie décarbonée. »

Lorsqu'il était maire de Grenoble (Isère) et député, Michel Destot a eu à se pencher sur le Lyon-Turin. Au téléphone, il nous livre son ressenti. « En ce temps-là, il fallait rivaliser avec les Suisses et les Autrichiens qui avaient ou allaient avoir leurs super-tunnels, se remémore l'ancien élu PS. Et puis les choses ont tourné autrement. Le Lyon-Turin souffre d'un manque de volonté politique forte. » Michel Destot conteste l'hostilité au projet des actuels maires écologistes de Grenoble et de Lyon, Éric Piolle et Grégory Doucet: « Ils défendent une position "small is beautiful". Elle n'est pas tenable. »



## QUEL INTÉRÊT ÉCONOMIQUE ?

Daniel Ibanez est sans nul doute la figure de proue des contestataires. En cette fin de matinée automnale, il nous accueille dans une ferme du XIX<sup>e</sup> siècle rénovée par ses soins dans le village des Mollettes (Savoie). Consultant auprès des entreprises en difficulté, organisateur de la Rencontre annuelle des lanceurs d'alerte, il est l'auteur de plusieurs



ouvrages sur le Lyon-Turin<sup>(1)</sup>. Ses adversaires mettent en doute sa légitimité à s'exprimer sur le sujet. Certains prétendant qu'il s'y intéresse parce que la future ligne passera au bout de son jardin. Ce que l'intéressé nie. « Je suis un homme de conviction, attaché aux principes de la République, au respect des procédures », assure Daniel Ibanez, qui se présente aux élections européennes 2024 sur la liste LFI-Union populaire. « En 2012, j'ai assisté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique [DUP] pour les voies d'accès au tunnel, enchaîne l'énergique quinquagénaire au cours du déjeuner, 100% bio, qu'il nous sert. J'y ai vu une armée de menteurs. Ainsi, parmi le jury, il y avait un acousticien. Je demande si des études de bruit ont été envisagées. Réponse: il ne sait pas! Dans l'ensemble, les études ont été bâclées, sans parler des quelques conflits d'intérêts que j'ai mis au jour! Il n'y a pas eu de débat public autour de ce projet d'envergure, qui n'a plus aucune justification compte tenu de l'évolution actuelle et prévisible des trafics. »

#### Des prévisions non confirmées

Rencontré le lendemain, Alain Bonnafous, professeur émérite, partage certains de ces propos. Ce spécialiste des transports a été sollicité dans les années 1990 pour évaluer les retombées économiques du projet pour la France. « On fait des prévisions sur la durée, développe-t-il, assis dans une salle de l'université Lumière Lyon II. Nous avons des croissances >>>

## VOIES D'ACCÈS

### Une longue attente

La carte des voies d'accès au tunnel transfrontalier, entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne (73), qui est l'entrée française, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2013. SNCF Réseau en est le maître d'ouvrage. Du côté de la Tour-du-Pin (38), la maison de Stéphane Savoyard se trouve près du tracé qui, là, longera la voie historique. Il a monté une association de riverains: « L'objectif n'est pas de lutter contre ce projet. Nous sommes dans une démarche constructive avec SNCF Réseau pour que les nuisances – le bruit, par exemple – de cette nouvelle ligne soient les plus limitées possibles. » D'ici à son ouverture, plusieurs étapes restent à franchir. Sur la base

du tracé arrêté dans la DUP, il faut lancer un avant-projet afin de définir « les modalités de réalisation [...] préparer les procédures environnementales et administratives [notamment les expropriations] », précise SNCF Réseau... visiblement gênée aux entournures (nous avons dû relancer l'entreprise plusieurs fois pour, finalement, obtenir des réponses par mail). Cette phase préliminaire pourrait prendre quatre ans. Ensuite, les travaux – titanesques – débiteront<sup>(1)</sup>. La nouvelle voie ne devrait pas être livrée avant 2045-2050. Le tunnel transfrontalier sera alors ouvert depuis une dizaine d'années.

(1) Jusqu'au tunnel transfrontalier, il y en a plusieurs à creuser. Et 60 km de voies d'accès sont à construire côté italien.



>>> exponentielles. Je dois avouer que j'étais à ce moment-là convaincu du bien-fondé de ce projet. Mais il y a une donnée que nous n'avions pas intégrée à nos calculs, c'est le passage à l'euro, en 2002. La croissance industrielle française a dégringolé de 12%, tandis qu'en Italie, elle chutait de 40%. Les échanges entre les deux pays en ont été impactés, d'autant plus que la Suisse ouvrait, à ce moment-là, de nouveaux itinéraires fiables (réseaux modernisés, augmentation des tonnages acceptés sur les routes). J'ai alors changé d'avis: le Lyon-Turin me paraît désormais moins indispensable. » De fait, en 2023, 3 600 poids lourds par jour, en moyenne, ont traversé les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, contre 4500 à 5000 il y a 30 ans.

Daniel Ibanez, «l'opposant emblématique», insiste. On peut largement se contenter de la voie ferrée existante, qui emprunte le tunnel du Mont-Cenis rénové à grands frais (plus de 100 millions d'euros!) dans les années 2010: «Avant la fermeture temporaire de la ligne, le 27 août 2023 à la suite d'un éboulement<sup>(2)</sup>, 26 trains y passaient quotidiennement. On pourrait aller bien au-delà!» «En 1998, on était à 128 convois (100 de fret, 28 de voyageurs), complète Julien Troccaz, secrétaire fédéral Sud-Rail, interrogé cet été à Paris autour d'un café... et quelque peu inquiet de la manière dont ses propos pourraient être retranscrits! Lorsqu'il était président de la SNCF, Guillaume Pepy affirmait que tout ce qui serait mis sur le Lyon-Turin ne le serait pas sur les trains du quotidien.»

Lui est un fervent défenseur du projet. Président de l'Association française du rail (l'Afra), qui regroupe des entreprises concurrentes de la SNCF, Alexandre Gallo dirige la branche française de l'opérateur ferroviaire allemand DB Cargo. Il met en garde: «Une belle infrastructure ne permettra pas, à elle seule, de faire basculer massivement le transport de marchandises vers le ferroviaire. Encore faut-il proposer aux chargeurs une offre commerciale adaptée (fréquence et ponctualité des trains, tarifs attractifs...). Tout se jouera là.»

Un pari loin d'être gagné, tant la route semble, pour l'heure, plus compétitive et performante que le rail. Et on parle maintenant de faire rouler en Europe des camions de plus de 60 tonnes...



## ET L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ?

Elle s'est invitée dans les débats il y a quelques mois: l'eau. Les réfractaires au projet l'assurent, la construction de ce tunnel de 57,5 km va assécher la région. Ce serait la conclusion d'études exhumées ou actualisées. Et c'est devenu l'argument majeur des contestataires. Philippe Delhomme habite à Villarodin-Bourget, au pied du Mont-Cenis. Coprésident de l'association Vivre et agir en Maurienne, il ne décolère pas: «En forant, ils ont atteint les nappes phréatiques. Nos fontaines sont à sec. Avec leur noria de camions et leurs tonnes de déblais, ils saccagent aussi nos paysages. C'est une catastrophe écologique!» Mais il prêche un peu dans le désert. Certes, avant l'été dernier une manifestation a réuni plusieurs milliers d'opposants face aux gendarmes mobiles (qui ont pris quelques cailloux!), à proximité du tunnel. En avançant dans la vallée, on ne remarque ni tags ni banderoles contre l'ouvrage. Le calme règne. «Ici, c'est Telt vallée!», lâche Philippe Delhomme. Telt – pour Tunnel européen Lyon-Turin –, c'est le consortium franco-italien chargé de creuser sous la montagne et, de part et d'autre, les derniers kilomètres de voies d'accès. «Une rénovation de gymnase par-ci, un rond-point par là... Ils ont acheté le silence des villageois et des élus locaux, poursuit le militant écologique. Par une sorte de délégation qui lui a été accordée, c'est Telt qui distribue les subventions publiques dans la vallée.»

### 3 questions à...

**GILLES GASCON** Maire (LR) de Saint-Priest (Rhône).

Fin janvier, l'édile répondait aux questions de Que Choisir après s'être déplacé à Turin pour y rencontrer son homologue italien.

## « Les Italiens sont un peu atterrés ! »

**Q** Pourquoi avoir fait cette visite en Italie ?

**G. G.** Face au retard affiché par la France dans le financement des études sur les voies d'accès au tunnel, j'ai décidé de prendre les choses en mains. En juin 2023, j'ai d'abord réuni 42 maires de la région Auvergne Rhône-Alpes

favorables au projet du Lyon-Turin. C'est en leur nom que je suis allé à Turin, avec l'idée de montrer la motivation des Français.

**Q** Quelle a été la réaction des Italiens ?

**G. G.** Ils ont été très contents de ma démarche, d'autant qu'ils n'avaient,

curieusement, aucune information sur ce qui se passait de ce côté-ci de la frontière. D'où de fortes interrogations de leur part !

**Q** C'est-à-dire ?

**G. G.** Les Italiens sont très inquiets de la lenteur d'exécution des Français ! Il y a une incompréhension.

Lors de ma visite, la colère grondait. Cela s'ajoute aux problèmes liés à l'éboulement sur la seule voie ferrée qui conduit en Italie à travers les Alpes. La liaison devrait être coupée encore plusieurs mois, ce qui affecte le fret et les voyageurs, donc les échanges économiques entre nos deux pays.



À Villarodin-Bourget (73), le chantier d'une des galeries d'accès au tunnel, en février 2024. Selon les opposants, il assècherait le village.

Direction Saint-Julien-Montdenis, un peu après Saint-Jean-de-Maurienne, le long de l'autoroute A43. Le chantier est impressionnant ! Nous sommes fin septembre, plusieurs représentants de Telt nous y attendent. Place aux préliminaires. « Nous sommes en contact permanent avec les élus locaux et les associations de riverains, assure Hervé de Lacotte, le directeur de la communication. Nous veillons aux émissions de bruit, aux rejets dans les rivières. Notre protocole est très strict. » Mais nos interlocuteurs préfèrent s'étendre sur les aspects techniques, d'ingénierie.

### Dans les entrailles du tunnel

Casque, lunettes et chaussures de protection, combinaison: nous voilà parés pour pénétrer à l'intérieur de l'un des deux immenses tubes du tunnel avec pour guide Xavier, chef de chantier. « À ce jour [le 21 septembre 2023], commente-t-il, nous avons creusé 35 km de roche [les deux tubes + les galeries annexes] sur un total de 164 km. En 2026, sept tunneliers seront en activité, et ça ira très vite ! » Véritable mémoire du chantier – les premiers coups de pioche remontant à 2002 –, Xavier se confie: « J'aimerais être là pour l'ouverture. »

S'aventurer le long des premiers kilomètres du tunnel déjà creusés (un sacré privilège !), c'est inévitablement constater que l'on patauge effectivement dans l'eau. Elle ruisselle de partout, c'est assez impressionnant. Alors oui, ne serait-on pas en train d'assécher la montagne ? Telt se veut catégorique: les mesures « indépendantes », régulièrement effectuées, ne révèlent aucune baisse significative de débit des sources proches des zones de travaux.



## STOP OU ENCORE ?

Et pendant que la polémique agite la surface, « ils » continuent de creuser... « Le discours des partisans, c'est que des centaines de millions d'euros ont déjà été dépensés, que l'on ne peut pas reboucher ce qui a été fait. Ça ne tient pas. Mieux vaut arrêter les dégâts maintenant que d'engloutir encore des milliards », assène Pierre Mériaux, adjoint au maire de Grenoble, mobilisé sur ce projet depuis plus de dix ans. Accords internationaux gravés dans le marbre, chantier bien engagé, « rentabilité » à apprécier sur le très long terme, tels sont les arguments de ceux qui sont certains que l'on ira jusqu'au bout. Le terminus sera atteint par étapes. Si aucun stop n'est brandi d'ici là, le tunnel devrait être achevé en 2032, les voies d'accès pas avant 2045-2050 ! Bref, dans l'attente, les trains entreront dans cet ouvrage du XXI<sup>e</sup> siècle par la vieille voie historique.

Le projet du siècle qu'ils disaient ! Convoquant, du fond de cette vallée alpine, tous les grands enjeux de l'époque, il nous concerne tous et semble pourtant ne regarder personne. Il symbolise aussi les difficultés à adapter les contraintes d'hier aux nécessités de demain. Un aller sans retour à 30 milliards d'euros ? ♦

(1) Trafics en tous genres, le projet Lyon-Turin et Lyon-Turin: les « Réseaux » déraillent, lettre au juge (Tim Buctu éditions, 2014 et 2015).  
(2) Un peu avant Modane, des blocs de pierre sont tombés sur la voie ferrée. Les travaux de remise en état et de sécurisation sont en cours.