

Jean Claude BUFFIN

jc.buffin@laposte.net

Sophie FAY / *Le Monde*
Valérie SEGONG / *Le Figaro*
L.C. / *Canard enchaîné*

Juin 2023

Fret ferroviaire et LYON-TURIN = bombes financières à retardement ! Et « queues de cerises ! »

Bonjour Mesdames Sophie. FAY et Valérie SEGONG ; et L.C. du *Canard*

Mme Sophie FAY, depuis que vous êtes passée de l'*Obs* au *Monde*, j'entends aussi vos chroniques matinales sur *France Inter*, laissant penser que vous devenez une spécialiste du ferroviaire...

Vos récents papiers :

- 13.09. 2022 « *Bus, trams, trains... en panne de conducteurs* ».
- 04.03. « *Les vaines concessions de l'exécutif au ferroviaire* ».
- 18.04 « *Rail : 100 milliards d'euros, pour quoi faire ?* ».
- 03. 05 « *Le trimestre désastreux du fret ferroviaire.* ».
- 14+15. 05 « *Les donneurs d'ordre de la filière train demandent de la visibilité* ».
- 25.05 « *Fret SNCF sur la voie du démantèlement* ».
- 02.06 « *Les cliniques ferroviaires en surchauffe* ».
- 9.06. « *Fret SNCF : le sauvetage de tous les dangers* »

complétés par quelques uns de vos confrères du *Monde* :

- Mai 2022. « *Le transport de fret par le train se réveille doucement* » / E. Béziat.
- 25.02 « *Borne parie sur une « nouvelle donne ferroviaire* » / R. Barroux + J-M. Normand.
- 25.02 « *Le changement d'équation* » / Ph. Escande.
- ?? . ?? « *La SNCF signe un bénéfice record, porté par la reprise du trafic* / J-M. N.
- 14+15. 05 « *Valdunes, ou le ferroviaire tricolore à la dérive* » / F. Traullé.

et aussi par ceux de vos confrères du *Figaro* et du *Canard* :

- 10.08.2022 « *La liaison Lyon-Turin ne voit pas le bout du tunnel !* ». / L.C. Du *Canard*.
- 12.05 « *Le Lyon-Turin crispe de nouveau les relations entre Paris et Rome* ». / V. Segond du *Figaro*.

m'ont fait reprendre le clavier pour attirer votre attention sur des informations documentées que vous ne devriez pas éviter dans de prochains papiers et chroniques radio, pour donner à vos lecteurs une vision plus complète des **risques financiers majeurs** qui s'accroissent déjà au dessus du Lyon-Turin : de **véritables bombes financières à retardement** !

Tous les lobbyistes de ce projet – politiciens locaux et régionaux, entreprises de TP, et autres, unis dans la *Transalpine*– enfouissent cette réalité dans une OMERTA de connivence...

Les documents que je vous joins :

- Extraits de DG MOVE + OFT juillet 2022 ;
- Extraits de *INFRAS = Verkehrsentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr infolge Fertigstellung der NEAT*. 19.04.21 / INFRAS - Berne
(= *Evolution du transport transalpin de marchandises après l'achèvement de la NLFA*),
- Avec mes commentaires documentés par d'autres sources ;

mettent à plat tous les discours et toutes les proclamations des lobbyistes sur l'avenir du fret ferroviaire à travers le tunnel de base Lyon-Turin, (TL-T) en cours de percement.

Bombe financière à retardement du déficit perpétuel d'exploitation du tunnel, après sa mise en

Lettre à S.FAY + V. Segond. Juin 2023 1

service.

Si vous exercez votre talent d'analyse de ces données, une seule conclusion s'impose : SNCF Réseau, ou le délégataire DSP, (TELT?), **ne percevra jamais assez de péages** de trains de fret pour équilibrer les coûts d'exploitation et de maintenance de ce tunnel de base. Et ce n'est pas les péages sur le trafic voyageurs TGV – actuellement 3 A/R par jour, qui n'a pas fondamentalement le potentiel à être multiplier par 5 !, par 10 !, ou même par 20 ! selon les prétentions des lobbyistes ! - qui permettront d'équilibrer les comptes.

Vous pouvez consulter le site de BLS, qui en Suisse est l'exploitant des tunnels sur les axes de NLFA du Gottard et du Löetschberg, qui indique les déficits annuels de BLS, malgré la capacité de **300** trains de marchandises et voyageurs qui empruntent ces corridors chaque jour.

En 2020, pas plus de 7 500 trains de fret sont passés au Mt-Cenis, soit environ **25** par jour ouvrable.

Il n'y a **aucune probabilité** que du jour au lendemain, et avant longtemps, après la mise en service du TL-T, ce nombre de trains bondissent d'une façon significative.

Cette bombe financière à retardement du déficit perpétuel d'exploitation du tunnel est amorcée, et explosera dès les premiers exercices comptables du délégataire de service public (TELT?) !

Bombe financière à retardement du coût total du percement et de ses aménagements

L.C. du *Canard* évoquait: « *En fait, les ingénieurs et les ouvriers ne sont toujours pas rentrés dans le dur, car la France s'avère incapable de budgéter sa part de la facture du tunnel. Soit aux alentours de 420 millions d'€uros par an selon les calculs du COI. Le gouvernement refuse l'inscription d'un tel montant dans la loi de finances, car cela reviendrait à aspirer les crédits prévus pour de futures lignes de TGV, comme Bordeaux-Toulouse, ou Marseille-Nice, promises l'an passé par J. Castex, et qui font saliver les élus locaux* ».

Que ces projets TGV, soient quasiment exclus du « plan ferroviaire » d'E.Borne d'avril 2023 n'arrange pas l'affaire du Lyon-Turin.

Déjà à la peine pour décaisser les millions d'€/ an pour le percement, selon l'échéancier fondé sur un devis initial de 8,6 milliards d'€ partagés avec l'Italie et l'EU, comment va s'engager ce feuilleton budgétaire quand la **REALITE du coût total** se révélera dans 10 ans, à venir ou plus, **obligatoirement plus élevée que celle des coûts totaux du Gottard et du Ceneri annoncés par les Suisses :**

	Mise en service	km	Prix initial de 1998 milliards CHF	Prix réel 2020 milliards CHF 22 ans plus tard !	Soit Milliards €uros / 1 CHF = 0,95 €	Prix moyen /km millions €uros de 2020
Löetschberg	2007	34,5	4,3	5,3	5,04	146,1
St Gothard	2016	57,1	9,4	12,2	11,59	203
Ceneri	2020	15,4	2,8	3,6	3,42	222,1
Total		107	16,5	21,1	20,05	
				Plus 27,8 % / 1998 en 22 ans !		

Dans le langage officiel des lobbyistes, le projet du tunnel est toujours accroché « *au coût total certifié par un organisme indépendant* à 8,6 Mds € en 2017* », soit **150** millions € par km.

* *Indépendant*, et néanmoins filiale d'un grand groupe de TP, particulièrement adjudicataire des appels d'offre de 2021 !!!

Ces **150 M€ /km** sont déjà à comparer à la jauge Suisse du Ceneri à **222 millions €** de 2020 !
Déjà, sur cette base, rien qu'en 2020, le km du TL-T a pris 72 millions d'€ = + 48 % !

Quel sera le coût final du tunnel de base Lyon-Turin en 2033 ?

Au train de l'inflation courante constatée et à venir pour la dizaine d'années à courir jusqu'à sa mise en service, un minimum supplémentaire de 20% est à ajouter à la jauge suisse de 2020. Le km du TL-T serait alors autour de 265 millions d'€uros. Soit un coût total de **15,2 milliards €**.

La clef de répartition attribuée à la France 25 % = 3,8 Mds € ; à l'Italie 35 % = 5,32 Mds €, à l'EU 40 % = 6,1 Mds €.

Il y aura obligatoirement des rallonges à combler par chacun : pour la France = **plus 1,6 Md €**, par rapport au **2,2 Mds € inscrits dans le projet** ! Une bagatelle de plus 160 millions € par an, quand, déjà, l'AFITH a de la difficulté à aligner 420 pour le ferroviaire!
De quoi faire frémir les Cours des Comptes F, EU, et I.

Y a-t-il alors matière à faire exploser cette bombe à retardement du coût total du percement et de ses aménagements ?

Et se révélera alors l'illusionnisme de la propagande entretenue depuis des décennies par les lobbyistes de la *Transalpine*, dont l'idéologie n'a jamais abordé cet aspect...

Voir encadré : **Les bases de la propagande des lobbyistes. BOCCONI et Alice au pays des Merveilles.**

Bombe financière à retardement des coûts probables de la voie nouvelle de raccordement de la section française.

Lors de l'un ou l'autre des confinements de 2020, j'avais revisité deux dossiers constitués en 2011, *Faits & Arguments*, puis 2018, dont vous aviez reçu une copie sur clef USB, « **Le Lyon-Turin sauvera-t-il le fret ferroviaire en France ? ou Le Lyon-Turin est-il aux mains des lobbys ?** ».

Le 30 avril 2020, j'avais bouclé un fascicule « **FAISABILITE FINANCIERE ou Lyon-Turin = déconfiture financière à long terme** ». En voir une copie jointe.

J'y décrivais toutes les manigances des lobbyistes de la *Transalpine*,

Et aussi j'y chiffrais les coûts probables de la voie nouvelle de raccordement de la section française, sur la base de la jauge suisse, si cette voie devait être construite dans sa totalité, avec ses trois tunnels Chartreuse + Belledonne + Glandon. **pour totaliser 20 Mds €** à charge du Trésor français, ramené à # **12 Mds €**, même si l'EU venait à payer **40 % de ce montant ? Pour une bombe financière à retardement cela en serait une très sérieuse !**

Mais comme le raconte V. Segond : « *Et c'est la France qui est pointée du doigt. Alors que l'Italie a validé le tracé, sécurisé le financement et donné les autorisations administratives, les travaux de modernisation des 25 km existants démarrent cet été, et ceux sur les 25 km de ligne nouvelle en 2025.*

Côté français, depuis la DUP de 2013, il n'y a eu ni définition des ouvrages le long du tracé, ni programmation, ni financement, ni acquisitions foncières. Quand au tracé il n'a pas dépassé l'avant projet sommaire.

[...] Le projet devrait être de l'ordre de 6,7 Mds €. ».

Voir Encadré : **Le COI et la Transalpine / Le Moniteur** . 24 janvier 2023.

Les faits têtus prendront le dessus sur les coups de com de la *Transalpine* !

Quelles bases pour ce projet ?

Pour autant qu'il pourrait y avoir une allocation d'une poignée de milliards € en provenance de l'annonce des 100 milliards d'E.BORNE, du printemps 2023, S. FAY. 4.03.2023. ajoute des questions : « *rien non plus n'est stabilisé dans les détails sur l'origine des 100 milliards*

€, sur 15 ans, de la « **nouvelle donne ferroviaire** » d'E.Borne.

D'où viendront-ils ? De l'Etat ? Des collectivités locales ? De la SNCF elle même ? Des autoroutes ? Des riches ? Des super-profits ?

Rien n'est précisé, et aucune loi de programmation des investissements n'est annoncée ».

En plus, les coûts probables de la voie nouvelle de raccordement de la section française seraient à charge de SNCF Réseau, dont la situation financière « *en quasi défaut de paiement* » selon L.Allemand, a peu de chance de se relever...

Voir Encadré. **Le débarquement de L. Lallemand et le quasi défaut de paiement de SNCF Réseau.** / *Raildu sud.canalblog.com*. 15 octobre 2022.

Donc il vaut mieux attendre d'en connaître plus, pour dimensionner la taille de cette bombe financière à retardement de cette ligne nouvelle de raccordement au tunnel Lyon-Turin (TL-T)...

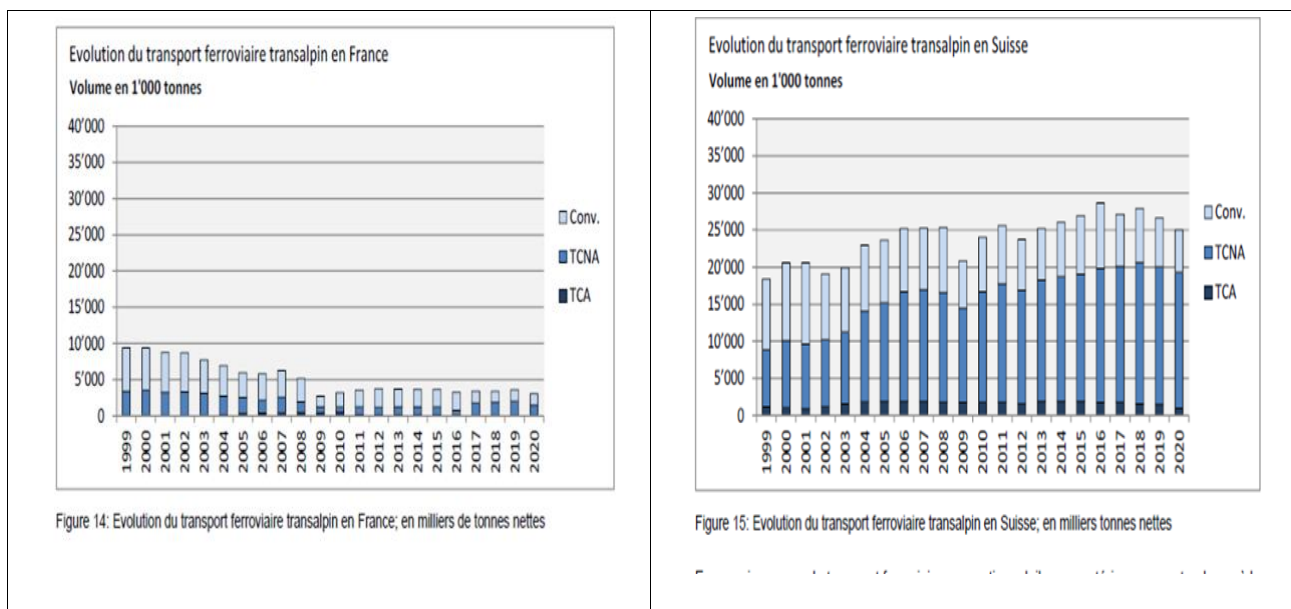
« **Queues de cerises !** » pour le TL-T !

L.C. du *Canard* évoque : [...]« *En attendant, ces vagues hésitations font les affaires des Autrichiens et des Italiens qui s'apprêtent à rafler la manne bruxelloise pour financer le tunnel du Brenner, pour joindre les deux pays. Déjà bien avancé, ce tunnel risque en outre de siphonner une bonne partie du trafic espéré sur le Lyon-Turin, faisant ainsi fondre son intérêt économique. De quoi réjouir Bercy, qui guette la moindre occasion pour enterrer la dispendieuse ligne nouvelle en oubliant les crédits d'un Md € déjà engloutis.* ».

Le siphonnage stratégiquement organisé, de longue date, par les Suisses !

Il oublie de dire que la NLFA helvétique a déjà siphonné depuis 10 ans plusieurs millions de tonnes (MT) qui s'échangeaient sous le Mt-Cenis.

Le vis à vis de ces deux tableaux est éloquent :



Et les Suisses en veulent plus ! Et « queues de cerises » pour le TL-T !

Il est bon de savoir que le Conseil Fédéral a fait voter une provision de plus de 12 Mds CHF en cours d'investissement d'ici à 2030 pour améliorer toutes les lignes ferroviaires d'Allemagne, de Benelux, et même du nord de la France, qui convergent vers le **Trimodal Gateway Basel**, et aussi celles d'Italie susceptibles de drainer plus de fret vers les axes de NLFA, de plus en plus compétitifs au fur et à mesure du cumul d'expérience....

Cette stratégie se fera au détriment du tunnel de base Lyon-Turin, qu'il soit ou non raccordé à des lignes nouvelles en section italienne - # 50 km -, ou à une hypothétiques ligne nouvelle en

section française - # 150 km-.

Les Suisses ont mis en œuvre la façon *de ne laisser que des queues de cerises au Lyon-Turin !* Aussi choquant que cela soit, c'est la réalité de la situation de 2033 que les inaugurateurs, en grande pompe du plus long tunnel transalpin – 700 m de plus que le Gottard ! - devront commenter.

Il ne restera au gestionnaire de la délégation de service public -DSP- (TELT?)- qu'à trouver comment combler ses pertes par appel à l'aide de subventions publiques perpétuelles !!!

D'autres échecs du ferroviaire hexagonal.

Le symbole du train des primeurs, et l'abandon du TMX/ S.FAY / *Le Monde* -3 mai 2023

Derrière ce symbole positif du « train des primeurs » pour le fret ferroviaire, combien d'autres trains ne repartiront pas? Alexandre Gallo, PDG de DB-Cargo France et porte-parole de l'Alliance 4F, qui réunit les principales entreprises du fret ferroviaire, sait déjà que la ligne TrailerMed Express (TMX) ne reprendra pas. Depuis plus de trois ans, six trains hebdomadaires embarquaient les remorques acheminées par des camions espagnols à Perpignan pour les emmener à Sarrebruck, la capitale de la Sarre.

Les semi-remorques traversent de nouveau la France par la route.

« Lancer une ligne ou relancer une ligne arrêtée n'est jamais rentable au début: elle n'est pas suffisamment remplie, il faut du temps. C'est un investissement. Nous n'aurons pas les moyens de le faire cette année pour la ligne TMX », poursuit le patron France du groupe allemand. Contrairement au «train des primeurs», cette ligne n'est pas subventionnée. *«On dit souvent qu'il faut six mois pour convaincre un client et six jours pour le perdre»,* résume-t-il.

Les mouvements de grèves répétés chez SNCF Réseau menacent perpétuellement le trafic du fret, à l'exemple du trimestre 2023, relaté par S.FAY.

Pour le patron de DB Cargo France, «SNCF Réseau est malade, dans son fonctionnement et son financement. Il faut donner du sens à ce que font ses salariés.».

Les crises se répéteront à l'occasion d'une moindre opposition des syndicats cheminots, à des réformes obligatoires, pour l'équilibre des comptes des opérateurs, toujours subventionnés. Ce à quoi la DG Concurrence EU veut tenter de mettre fin, en incitant au démantèlement de FRET SNCF, de DBCARGO, et quelques autres...

Pour votre meilleur usage de ce recueil de données...pour préparer des sujets d'enquête et des articles sur la NLFA, plus documentés que les Communiqués de Presse de vos contacts habituels...

Avec mes meilleures salutations.

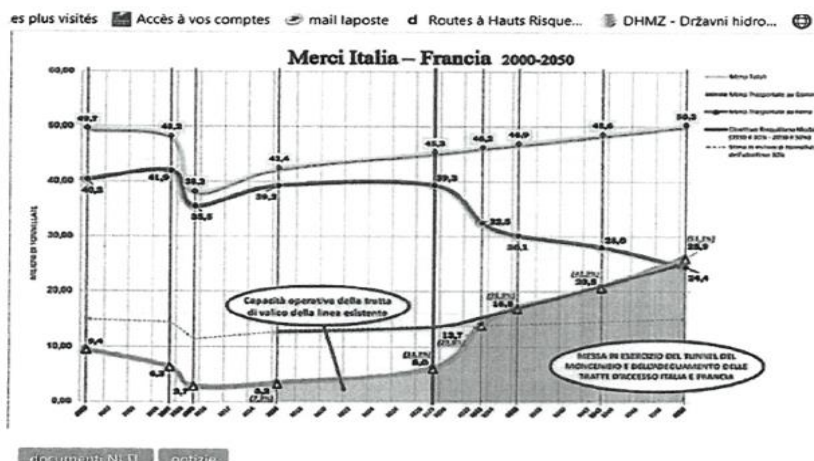
Jean-Claude BUFFIN / jc.buffin@laposte.net.

PJ.

BOCCONI. Probabilité de validité des prévisions FRET de l'Université Bocconi de Milan et du « parcours P. Foletta ».

L'entourloupe du transfert modal.

Dans les *QUATERNI 10 et 11* de l'*Osservatorio del asse ferroviario Torino-Lione*, / de 2018 à 2019, la brochette de professeurs de l'Università Bocconi de Milan a produit des graphiques de prévision d'évolution des modes de transport des marchandises lorsque le tunnel de base Torino-Lione se mettra en service, au gré des reports de la finition du percement du tunnel...



Ces graphiques ressemblent à une entourloupe !

Ce graphique de simulation repose sur **Il percorso da seguire per raggiungere l'obiettivo di trasferimento modale sull'asse Italia Francia**. Page 328 *QUATERNI 10*. développé par P. FOLETTA, architecte, *Commissario Straordinario di Governo e Presidente dell'Osservatorio per l'Asse Torino Lione*

Traduit en Français :

Le parcours à suivre pour atteindre l'objectif de transfert modal sur l'axe Italie France

La vérification empirique effectuée n'utilise aucune prévision d'augmentation des flux de trafic: je laisse l'évaluation de la dynamique des flux vers des experts en analyse de coûts et avantages.

Au lieu de cela, une augmentation annuelle du volume de trafic total de 0,5% par an depuis 2016 à 2050, absolument prudentiel du volume trafic total par rapport à 2000, s'établissant à environ 50 ML / tonne.année.

Le tableau présente les données Alpinfo des flux de trafic aux passages avec la France, en mettant en évidence le chiffre de 2000 (niveau maximum), 2007 (avant crise), 2009 (point minimum dû à la crise) et 2016;

Le taux d'augmentation annuel est de 0,5% par an est calculé à partir de 2016 jusqu'à 2050.

La simulation proposée implique une saturation entre 2016 et 2029 de la capacité résiduelle limitée de la ligne historique à travers l'accompagnement et l'incitation (déjà démarré en 2017 avec le nouvel appel d'offres AFA).

Aujourd'hui le service, aux conditions de la traversée, n'est pas économiquement compétitif et continuera à être subventionné.

Cela permettrait 20 trains de marchandises supplémentaires / jour pour atteindre 50 trains de marchandises / jour avec un tonnage total de 6 millions de tonnes l'année (deux fois celle actuelle). Globalement les marchandises transportées par chemin de fer, représenteraient en 2029, 13% des marchandises qui traversent l'Arc alpin occidental.

Une valeur loin de l'objectif de 30% (2030) et 50% (2050), du pacte européen.

De 2030 à 2050, une fois la nouvelle infrastructure disponible, un développement soutenu du

trafic de fret est attendu pour permettre d'atteindre :

- a. 30% de transfert modal vers 2033,
- b. 36% en 2036,
- c. 42% en 2043
- d. et 51% en 2050.

Bien évidemment un tel parcours doit être accompagné de politiques de soutien au transfert modal sur rail et dissuasif pour le transport routier.

Lequel passage routier verrait perdre, par rapport à une prévision de 2 820 000 TIR en 2029

Moins 500 000 passages de TIR par an entre 2029 et 2033 = - 18 % en 4 ans

Moins 171 000 « « « entre 2033 et 2036 = - 7,5 % en 3 ans

Moins 150 000 « « « entre 2036 et 2043 = - 7,0 % en 7 ans

Moins 257 000 « « « entre 2043 et 2050 = - 12 % en 7 ans

Total = Moins 1 078 000 passages de TIR par an entre 2029 et 2050 = - 35 % en 21 ans.

Et 1 750 000 TIR continueraient à parcourir les passages de Vintimille, Fréjus, et Mont-Blanc

Le nombre de trains de marchandises passerait de moins de 25 par jour en 2019 sur la ligne historique Fréjus à 145 par jour en 2050 sous le tunnel de base ! Pour transporter environ 25 MT.

Alice au pays des Merveilles de la Transalpine !

Rappel : les lobbyistes avancent constamment que le tunnel verra passer :

- De **25 à 40 MT** de fret ferroviaire .

Plus récemment encore : dans un communiqué de propagande de la présidence du Conseil des ministre italien du 21 janvier 2019 « *Le ragioni ed i numeri della Torino Lione* »

[...] **162 treni merci previsti al giorno** nel tunnel di base a regime consentiranno di trasportare almeno **30 milioni di tonnellate l'anno**; più di quanto oggi passa su treno ai confini della Svizzera che ha già raggiunto il 70% di trasporto ferroviario (27* milioni di tonnellate)

*** ! Grosse intoxication de ce communiqué : seulement 15,3 millions de tonnes passent (2017) sous le Gothard et 13,2 millions sous le Löetschberg ! Les Suisses considèrent que c'est presque le maximum de capacité de chacun de ces tunnels !.** cf. Dossier PARTIE 1. RAPPORT GENERAL.

C'est une impossibilité technique de passer au delà, selon les Suisses !

Mais bien sûr, tous les harangueurs du Café du Commerce sont de meilleurs experts ferroviaires que les Suisses !

- **5 millions de voyageurs** par an en TGV .

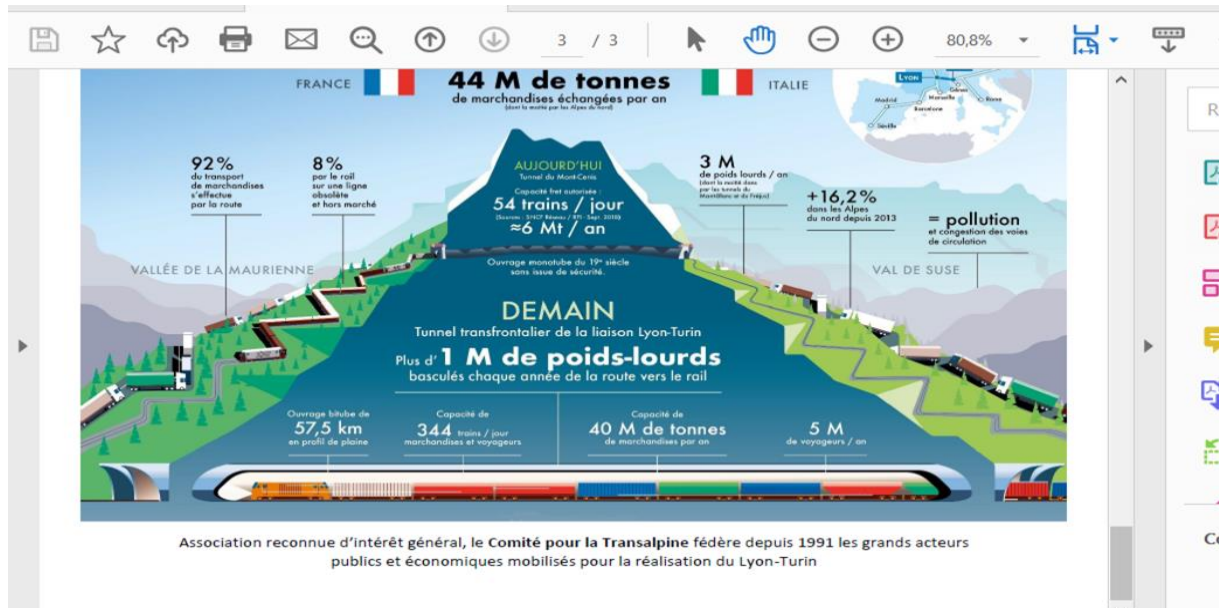
Plus récemment encore : dans un communiqué de propagande de la présidence du Conseil des ministre italien « du 21 janvier 2019 « *Le ragioni ed i numeri della Torino Lione* »

[...] LA LINEA FERROVIARIA TORINO LIONE RIVOLUZIONERÀ IL TRASPORTO DEI PASSEGGERI DELL'EUROPA Grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Milano e Lione di oltre due ore - da 4h 55m a 2h 39m -, la nuova offerta passeggeri a lunga percorrenza (22 treni al giorno) sarà estremamente competitiva rispetto all'aereo rendendo possibili soluzioni di trasporto molto più ecologiche (1/9 della CO₂ prodotta per passeggero trasportato). Nel collegamento tra Torino e Lione avremo un risparmio complessivo di 1 ora e mezza (da 3h 25m ad 1h 54m)

- **1 million de camions seront « basculés » sur des wagons.**

Toute l'année 2019, des portes-voix, du Conseil régional d'AURA, le président d'Eurotunnel, et d'autres élus locaux se sont répandus sans retenue, dans les médias pour soutenir cet argument pro-tunnel, dans une campagne d'intoxication de l'opinion publique...

L'illustration de propagande de *La Transalpine* 28 avril 2019, rappelle « *Alice au pays des Merveilles !* »



L'imposture de propagande et du déni de l'impossibilité de réalisation de ces objectifs. est flagrante

Lire les développements dans dossier PROBABILITES bouclé en avril 2020 :

- Dossier 1. **Quelle est la TRES FORTE PROBABILITE** que le projet du tunnel de base du Lyon-Turin soit l'Airbus A380 des Alpes !
- Dossier 3. « **FRET BOCCONI** ». Probabilité de validité des prévisions FRET de l'Université Bocconi de Milan et du « *parcours P. Foletta* ».

Encadré : **Le COI et la *Transalpine*** / *Le Moniteur* . 24 janvier 2023.

Les études des nouvelles lignes et tunnels d'accès au Lyon Turin seraient reportées au quinquennat 2028-2032, pour un engagement des travaux nécessaires sur la période 2038-2042 ». C'est la préconisation du Conseil d'orientation des mobilités (COI), telle qu'exprimée dans le scénario d'investissements privilégié par son rapport consultatif à destination du gouvernement.

Face à cette proposition de révision du calendrier du projet ferroviaire, la *Transalpine*, association qui mobilise les collectivités et les acteurs économiques pour la réalisation de la liaison Lyon-Turin fret et voyageurs, a déjà signifié son « ferme désaccord » avant même la remise officielle du rapport.

Et pour cause. Après s'être fait à l'idée que le projet dans son ensemble avait pris une quinzaine d'années de retard par rapport aux traités initiaux, elle tablait sur un achèvement des accès en même temps que le tunnel en 2032. Une échéance incompatible avec la nouvelle hypothèse avancée d'une période d'études entre 2028 et 2032.

Si le nouveau phasage devait être retenu par le gouvernement, la livraison des voies nouvelles d'accès depuis Lyon jusqu'au tunnel transfrontalier n'interviendrait pas avant 2045, soit plus de 12 ans après la mise en service de l'ouvrage sous les Alpes et de la section italienne. « *Après des années d'atermoiements, cette proposition n'est clairement pas à la hauteur des enjeux d'une liaison aussi structurante pour la transition écologique et le réseau ferroviaire européen* », déclare Jacques Gounon, président de la *Transalpine*.

La crainte, ouvertement exprimée par l'association, est le risque de voir le Lyon-Turin transformé en Dijon-Turin. Une analyse nourrit par « ***l'occultation par le COI de données fondamentales*** », estime La *Transalpine*.

Elle relève notamment que la déclaration d'utilité publique (DUP) de la section française signée en 2013 expirera en 2028. Passée cette date, la réalisation des voies nouvelles impliquera une nouvelle procédure d'enquête publique, une démarche lourde et soumise à divers aléas. En outre, l'association pointe la priorité donnée à la modernisation de la ligne historique Dijon-Modane et à sa pérennisation comme accès français au tunnel transfrontalier. Rappelant que cela ne correspond « ni au projet Lyon-Turin tel qu'il a été conçu, ni aux engagements pris par la France, ni aux attentes et objectifs de nos partenaires internationaux sur le programme ». Enfin, elle s'alarme de l'absence d'études au-delà de la frontière française pour ce projet dont elle souligne qu'il est pourtant soutenu, y compris financièrement, par Bruxelles.

Mise à part la réaffirmation d'irréversibilité du Lyon-Turin, rien ne semble devoir satisfaire la *Transalpine* dans la mouture tirée du scénario dit de "planification écologique". D'où son appel au gouvernement à piocher dans le troisième scénario, le plus ambitieux proposé par le COI, afin de finaliser les études techniques d'une première phase d'un tracé déjà déclaré « d'utilité publique et urgent » il y a dix ans.

Le ministre Beaune face aux sénateurs après le départ de Luc Lallemand : la haute tension autour du financement du réseau ferroviaire français, largement inférieur à celui des réseaux voisins, a été étalée au grand jour lors de l'audition du ministre délégué aux Transports Clément Beaune devant la commission de l'Aménagement du Territoire du Sénat, le 5 octobre. Le débarquement du PDG de SNCF Réseau, Luc Lallemand, qui avait mis le gouvernement devant ses propres contradictions en traduisant sur le terrain, par des reports d'exécution de projets, la situation de quasi défaut de paiement de son entreprise, a été l'épisode de trop.

« Vous pouvez changer de président de SNCF Réseau mais si vous ne lui donnez pas des moyens supplémentaires pour régénérer et moderniser notre réseau cela ne changera rien », a lancé le sénateur Jean-Michel Houllégatte (PS) au ministre délégué. « Vous allez pouvoir ouvrir un bureau annexe au Palais du Luxembourg tant les questions de transport sont au cœur des problématiques de notre commission », a-t-il ironisé.

Clément Beaune, conscient de l'insuffisance criante du dernier contrat de « performance » imposé à SNCF Réseau en pleine période électorale au printemps dernier, a défendu un arbitrage favorable de la Première ministre pour l'exercice 2023, mais sans livrer de détails sur l'actualisation financière pour les années suivantes. Le ministre n'a pas hésité à qualifier le chemin de fer de « colonne vertébrale de la mobilité verte ». Pour autant, la coalition gouvernementale a rejeté cette semaine à l'Assemblée nationale la réduction à 5,5% de la TVA sur les transports publics, réduction demandée avec insistance par les autorités organisatrices des transports réunies dans le GART, comme par les usagers de la Faut.

Face à lui, le président de la commission sénatoriale Jean-François Longeot (Union centriste), avait engagé le débat en évoquant le « débarquement » de Luc Lallemand, un « sujet de préoccupation majeur » dans les rangs du Sénat. Le ministre a plaidé en assurant « qu'il était important d'ouvrir un nouveau chapitre » avec « une nouvelle impulsion ». Il a vanté les qualités de l'ancien directeur général délégué « Projets, maintenance et exploitation » de l'entreprise, Matthieu Chabanel, qui prend la succession de Luc Lallemand. Clément Beaune a vanté les qualités du futur PDG de SNCF Réseau en ces termes : *« Il est sans doute l'un des meilleurs connaisseurs – dans son lien avec les collectivités territoriales, les équipes »*. Matthieu Chabanel est depuis longtemps en responsabilité dans le réseau ferroviaire. Il avait été nommé directeur général adjoint de ce qui s'appelait alors RFF pour la commercialisation et la planification en 2012. En 2014, dans le cadre de la réforme transformant l'entreprise publique indépendante RFF en SNCF Réseau, filiale du groupe SNCF, il avait été nommé directeur général adjoint « Maintenance et Travaux » dans le cadre de ce basculement.

Le ferroviaire, un marqueur du statut des territoires

Le réseau ferroviaire est un marqueur des statuts territoriaux (attractivité, développement, industrialisation...) depuis sa création au milieu du XIXe siècle, son extension jusqu'à ses maximums des années 1930, quand la plupart des chef-lieu de cantons disposait d'une gare ou d'une halte, puis sa rétractation brutale et historique à partir de la fin des années 1930.

Une ville desservie – avec une fréquence correcte – est avantagée par rapport à une ville dont les seules liaisons par transport collectif sont assurées par des autocars. Ce marqueur le reste, ou le redevient plus fortement aujourd'hui, alors que la France se caractérise par des fractures territoriales gravissimes entre la métropole centrale, les métropoles dites d'équilibre et le territoire désindustrialisé et désinvesti par les « services publics » liés à

l'Etat.

Mais plus que ce changement de direction, c'est sur l'épineuse question des ambitions – et donc des moyens – de SNCF Réseau que les sénateurs ont aiguillé le débat. La commission sénatoriale de l'Aménagement du territoire bataille contre le nouveau contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau, qu'elle juge bien en-deçà des besoins. Membre de la commission, Philippe Tabarot (LR), rejoint par l'ensemble de ses collègues a mis en garde le ministre délégué : « *Le mur d'investissements est devant nous. Si on tergiverse, on va se le prendre en pleine face* ».

Clément Beaune a tenté de démentir les avis négatifs de l'ensemble des observateurs, y compris des autorités administratives en estimant que le contrat de performance était à la hauteur : « *Il comporte un investissement qui n'a jamais été réalisé ces quatre dernières décennies : 2,9 milliards d'euros par an, sur dix ans. On peut dire qu'il faut aller plus loin. Enfin, c'est un effort qu'on n'a jamais fait* ».

Les vives réactions de cadres du milieu ferroviaire

Qu'en pense le PDG de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, qui évalue les besoins d'investissement sur le réseau à 100 milliards sur 15 ans, pour faire doubler la part du train ? Dans le milieu ferroviaire, des voix ont réagi à l'audition du ministre délégué. Pour un cadre supérieur honoraire, « *affirmer que l'Etat fait un effort important pour financer son réseau ferroviaire est une contrevérité et il laisse la France au dernier rang des pays de l'UE sur ce point.* » Avec 45 euros par habitant et par an, l'Etat en France investit dans son réseau ferroviaire presque dix fois moins qu'en Suisse, trois fois moins qu'en Allemagne et plus de deux fois moins qu'en Italie.

Pour un cadre de SNCF Réseau en fonction, « *il y a une forme de déni de la réalité* ». Il explique : « *2,9 milliards semble un plafond de verre (aujourd'hui, NDLR), mais si on relit le contrat Etat-SNCF Réseau de 2017, on voit qu'il prévoyait 3 milliards en 2020 et 100 millions de plus par an jusqu'en 2025. Donc en 2022, on aurait dû avoir 3,2 milliards.* » « *En se limitant à 2,9, qui plus est dans le contexte inflationniste, on continue de repousser le tas de sable donc le réseau vieillit et perdra à court terme de sa performance... et de sa substance* », conclut-il. Un autre cadre en fonction, celui-ci à SNCF Gares & Connexions, rappelle que « *dans l'audit Rivier de 2012, le scénario haut montait jusque 3,5 milliards d'euros en 2022-2023* ». Il poursuit : « *Et depuis on a eu la loi Didier sur les ponts route, l'arrêt du Glyphosate, la hausse brutale de l'acier (on achète 150.000 tonnes par an) et l'énergie... donc 2,8 milliards d'euros correspondent à un scénario minimaliste !* ».

Pour Gilles Savary, ancien député et ancien député européen, « *la SNCF est affectée du syndrome EDF* ». il ajoute : « *Le principal défaut de Luc Lallemand est d'être belge, et par conséquent de ne s'être jamais vraiment adapté aux injonctions contradictoires de l'Etat, qui sont typiques de la gouvernance française du secteur ferroviaire* ».

Avant Luc Lallemand, les départs de Jacques Rapoport (2016) et Thierry Mignauw (1999)

De son côté Bernard Aubin, secrétaire général de la Fédération indépendante du rail et des syndicats des transports (FiRST) rappelle que le départ de Luc Lallemand n'est que le dernier en date d'une série : « *Le 19 février 2016, Jacques Rapoport, l'un des prédécesseurs de Lallemand, démissionnait lui aussi avec perte et fracas "pour raisons personnelles"* ». Mais, rappelle le responsable syndical, « *apparaissaient déjà en filigrane dans le testament professionnel de l'intéressé, les véritables raisons de son départ : "La gestion d'infrastructures vieillissantes et de profondes transformations dans une structure industrielle de la dimension et de la complexité de SNCF Réseau implique la présence d'un président disposant de la durée pour impulser et conduire une dynamique s'inscrivant nécessairement dans le temps"* ».

Thierry Mignauw, ancien directeur général SNCF délégué Infrastructures avait déjà démissionné en 1999 pour des raisons pour partie identiques... « *Le poste occupé prend des*

allures de siège éjectable ! », rappelle ainsi Bernard Aubin. Sa conclusion paraît incontestable : « **Un des critères majeurs de sélection des directeurs ou présidents de la (ou des) SNCF est la capacité des prétendants à avaler les couleuvres. Second prérequis : exceller dans la pratique de l'illusionnisme au point de croire soi-même aux mirages. Mais parfois, les ficelles deviennent si grosses que le meilleur prestidigitateur du monde n'est plus capable de les dissimuler. Les incantations politiciennes en faveur du rail s'effritent devant les réalités... »**

Il convient de souligner que depuis que SNCF Réseau a été transformé d'Etablissement public industriel et commercial (Epic) en société anonyme (SA) sur injonction de la Commission européenne, son président est juridiquement responsable des éventuelles dérives financières d'une entreprise dont il ne maîtrise pas tous les leviers. « *Ca fait réfléchir !* », grince le responsable de FiRST.

Pendant ce temps, les péages exigés des entreprises ferroviaires pour faire circuler leurs rames sur les lignes à grande vitesse en France sont **quatre fois plus élevés qu'en Italie**, un chiffre dénoncé par Roberto Rinaudo, responsable de Trenitalia France, qui faire circuler ses Frecciarossa entre Paris, Lyon et Milan. Son entreprise entend désormais privilégier la réponse aux appels d'offre des régions françaises pour leurs TER.

Posté par : montpellier56 à 05:05 -

Encadré. Lyon-Turin : l'opposition gagne du terrain

Par Sandy Plas / *Montagnes Magazine* Publié le 21 décembre 2022 à 08:00

Débuté il y a plus de trente ans, le projet de construction d'une ligne ferroviaire Lyon-Turin, en cours de chantier, suscite l'opposition de certains habitants de la vallée de la Maurienne, rejoints par des élus.

Note de la rédaction (21/12) : article originellement paru de notre n°509 (novembre 2022). Le 20 décembre dernier, 150 personnalités, associations, syndicats, élus locaux, régionaux, nationaux et européens ont signé un Appel commun pour l'arrêt du chantier Lyon-Turin, à lire chez nos confrères de Reporterre ou du Dauphiné Libéré.

À Villarodin-Bourget, petit village situé à quelques encablures de Modane, dans la vallée de la Haute-Maurienne (Savoie), les habitants vivent avec le chantier de construction de la ligne ferroviaire Lyon-Turin depuis 20 ans. C'est ici que l'une des trois descenderies (galerie d'accès au tunnel principal) aménagées côté français a commencé à se construire en 2002. Désormais achevée, elle a laissé place, il y a deux ans, au chantier de construction du puits de ventilation d'Avrieux.

Dans le village, les habitants ont vu changer peu à peu leur cadre de vie ces dernières années. Les bords de l'Arc – la rivière qui serpente en contrebas du village –, qui accueillait autrefois des jardins potagers, sont désormais occupés par le chantier. Certains habitants déclarent avoir vu leur maison, située sur l'itinéraire de la descenderie, se fissurer.

D'autres mettent en avant les sources qui se tarissent dans la montagne. Il y a une vingtaine d'années, l'association de sauvegarde du site du Moulin a été créée, du nom de cette zone naturelle située en bordure de rivière, pour défendre les droits des habitants. Quelques années plus tard, le maire de la commune, Gilles Margueron, a lui aussi rejoint l'opposition au chantier, devenant, au tournant des années 2010, l'un des seuls élus locaux à dire non à ce projet pharaonique.

« On voit quelque chose se passer au niveau des élus, ils prennent conscience qu'il s'agit d'un projet qui va à l'encontre du bien-être des populations. »

Philippe Delhomme, co-président de Vivre et agir en Maurienne.

Lancé en 1991, le chantier du Lyon-Turin a pour ambition de créer une ligne ferroviaire à grande vitesse circulant via un tunnel transfrontalier – le tunnel de base international – d'une soixantaine de kilomètres, construit entre la France et l'Italie.

Objectif : désengorger les routes pour faire circuler les marchandises par le rail, entre les deux pays, mais également à l'échelle de l'Europe, la ligne étant présentée par ses promoteurs comme « *le maillon central du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne-Kiev* », qui permettra d'acheminer « *40 millions de tonnes de marchandises par an et 5 millions de voyageurs* ».

Côté financement, le Lyon-Turin est une affaire de très gros sous. Le tunnel de base, reliant la France à l'Italie, est estimé à un montant compris entre 8 et 9 milliards d'euros, financés à 25 % par la France, à 35 % par l'Italie et par l'Union européenne pour le reste.

À ce montant s'ajoute celui des accès, côté français, au tunnel de base. Il y a quelques semaines, Clément Beaune, ministre français des Transports, s'est prononcé sur ce point en faveur d'un scénario « *grand gabarit* », qui transiterait jusqu'au tunnel transfrontalier en passant sous la Chartreuse, sous le massif de Belledonne et sous le Glandon.

Un scénario qui écarterait l'option « *mixte* », mêlant fret et voyageurs, en permettant de transiter par la gare de Chambéry et dont le montant total pourrait se chiffrer à 10 milliards

d'euros, financés par l'État français. En Italie, la construction des accès au tunnel est chiffrée à 2 milliards d'euros. Autant de coûts qui restent difficiles à estimer dans les détails, mais qui auraient augmenté de 85 % par rapport aux coûts initiaux mis sur la table en 1994, selon un rapport de la Cour des comptes européenne, rendu en 2020, qui pointe du doigt les 15 années de retard cumulées par le projet.

Trente ans après le début du projet, l'objectif de mise en service de l'infrastructure est désormais fixé à 2030. En charge de la construction du tunnel transfrontalier, la société Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT), détenue à 50 % par l'État français et à 50 % par l'État italien, explique avoir terminé ces dernières semaines, « *la dernière tranche des travaux de reconnaissance du tunnel de base* », selon les mots d'Emmanuel Humbert, directeur adjoint Constructions chez TELT. « *Tous les chantiers principaux ont commencé* », ajoute-t-il.

Sur les 57 kilomètres du tunnel transfrontalier, 11 ont été creusés ces dernières années, dans le cadre de ces travaux de reconnaissance. Selon TELT, l'automne 2022 verra ainsi une nouvelle phase de chantier débiter, avec la poursuite du percement du tunnel, depuis les sites de travaux situés côté français : Saint-Julien-Mont-Denis, porte d'accès au tunnel, Saint-Martin-la-Porte, La Praz, Villarodin-Bourget/Modane et Avrieux. « *L'objectif est de construire le plus rapidement possible, depuis toutes les attaques possibles* », indique Emmanuel Humbert.

Blocage des camions et écharpes tricolores

Dans la vallée de la Maurienne, cette nouvelle phase de chantier annoncée par TELT coïncide avec une opposition grandissante au projet chez les habitants et chez les élus locaux. Une opposition qui s'est notamment incarnée, fin août, par l'action menée par une trentaine de manifestants, à Villarodin-Bourget, avec le blocage des camions destinés au chantier du puits d'Avrieux, tout proche.

Pendant cinq jours, les manifestants se sont opposés au passage des camions, à l'appel de l'association Vivre et agir en Maurienne (VAM), opposée de longue date au projet Lyon-Turin. « *Depuis un an, il y a de plus en plus de camions qui traversent le village ; à un moment, ça suffit ! On a voulu montrer qu'en tant que citoyens, on a le pouvoir de s'opposer à ces projets* », explique Philippe Delhomme, coprésident de VAM et habitant de Villarodin-Bourget.

Les détracteurs du projet pointent notamment du doigt le fait que la ligne ferroviaire existante ait été écartée à l'origine pour développer le fret entre les deux pays, mais également le coût pharaonique d'un chantier dont la date de mise en service est sans cesse repoussée et qui occasionne des destructions jugées irréversibles sur certaines zones naturelles, en impactant au passage la ressource en eau. « *On est en train de détruire l'habitabilité de nos vallées* », tempête le coprésident de VAM.

Dans la foulée de ces actions citoyennes, plusieurs élus issus des rangs d'EELV et de LFI ont rejoint la mobilisation. Le 4 septembre dernier, une journée de manifestation organisée par VAM à Villarodin-Bourget réunissait environ 80 militants et une dizaine d'écharpes tricolores. Les élus français, sénateurs, députés, maires ou députés européens, ont été rejoints, sur place, par certains élus italiens.

« *On voit quelque chose se passer au niveau des élus, ils prennent conscience qu'il s'agit d'un projet qui va à l'encontre du bien-être des populations* », analyse Philippe Delhomme, qui voit dans les différentes mobilisations de cette fin d'été « un tournant » dans le mouvement de protestation rencontré par le Lyon-Turin. « *Ces dernières années, on a vu arriver de nouveaux élus qui se sont saisis du dossier, poursuit Philippe Delhomme. Et dans les réunions que nous organisons, nous voyons arriver de nouvelles personnes qui souhaitent s'informer. Quelque chose a changé.* »

Présent lors de la manifestation du 4 septembre, Guillaume Gontard, sénateur EELV de l'Isère, confirme ce tournant : « *De plus en plus d'élus locaux commencent à entrer dans les*

détails du projet et en voient aujourd'hui l'aberration. Il est encore possible de tout arrêter avant de réinjecter des milliards et de faire trop de dégâts. »

Beaucoup pointent du doigt le besoin de solutions d'urgence pour faire face aux impacts du trafic routier dans la vallée sur la qualité de l'air : « *La situation du transport routier devient insupportable sur notre territoire, nous voulons un report modal immédiat, que ne propose pas le projet Lyon-Turin et qui serait possible sur les infrastructures existantes* », appuie Jean-François Coulomme, député LFI de Savoie.

Même son de cloche du côté d'Éric Piolle, maire EELV de Grenoble, également présent lors de la manifestation du 4 septembre et qui avait choisi dès son arrivée à la tête de la municipalité, en 2014, de retirer les financements apportés par la ville au projet : « *Pour faire face à l'enjeu de la pollution de l'air, il faut un report modal immédiat. Le Lyon-Turin est un grand projet inutile, qui ne fait que retarder la stratégie qu'on pourrait avoir sur cette question du report modal.* »

« *Avec Notre-Dame-des-Landes, il y avait la symbolique de l'avion. Sur le Lyon-Turin, il est parfois compliqué de faire comprendre pourquoi on s'oppose au train.* »

Gwendoline Delbos-Corfield, députée européenne EELV

Mais si les élus EELV montent aujourd'hui au front contre le projet, il n'en a pas toujours été de même au sein du parti. Avant 2013, la position officielle des écologistes au niveau national se situait en faveur du projet. « *À l'époque, les chiffres montraient qu'on assisterait dans les années à venir à une hausse des échanges de marchandises entre les deux pays, ce qui n'a pas été prouvé par la suite* », explique Gwendoline Delbos-Corfield, députée européenne EELV.

Alors qu'elle est encore conseillère régionale, aux côtés notamment de Philippe Meirieu et d'Éric Piolle, entre 2010 et 2015, elle assiste au changement de position de son parti : « *À Grenoble, certains membres du parti ont commencé à dire que ce projet pouvait poser problème. On s'est demandé s'il était logique de soutenir un projet qui allait accroître le trafic des biens et heurter la montagne* », raconte la députée européenne. Une convention organisée à Chambéry en 2013 fixe finalement la ligne du parti au niveau national : désormais, les écologistes français seront alignés sur leurs homologues italiens, opposés de longue date au projet.

Mais pendant plusieurs années, dans la vallée de la Maurienne et plus largement dans les Alpes, l'opposition au projet peine à se structurer. À la différence de Notre-Dame-des-Landes, qui cristallise la contestation sur un territoire donné, le Lyon-Turin, long de 270 kilomètres, est un projet diffus, qui n'est pas lié à un territoire défini.

Alors que les regards se tournent vers le projet d'aéroport nantais, finalement abandonné en 2018, et dont la construction avait été évaluée, en 2010, à 560 millions d'euros, la question du Lyon-Turin suscite peu d'intérêt : « *Avec Notre-Dame-des-Landes, il y avait la symbolique de l'avion. Sur le Lyon-Turin, il est parfois compliqué de faire comprendre pourquoi on s'oppose au train* », poursuit Gwendoline Delbos-Corfield, qui regrette un certain « *désintérêt* » de son parti sur la question, à une certaine époque.

Quelques années plus tard, le « *désintérêt* » de la classe politique semble appartenir au passé. Début septembre, le député LFI de Lyon, Gabriel Amard, a annoncé sa volonté de demander une commission d'enquête parlementaire sur le projet, pour faire la lumière sur un projet qui s'inscrit, selon lui, dans un « *non-respect des droits de l'eau* ».

De leurs côtés, les opposants réunis au sein de VAM, mais également de France Nature Environnement, Mountain Wilderness, Attac, la Confédération paysanne ou SUD-Rail, cherchent aujourd'hui à se structurer, comme l'explique Philippe Delhomme : « *Ce mouvement est parti de la base, il est parti des habitants. Nous étions peu nombreux au début, mais aujourd'hui, la mobilisation prend de l'ampleur. Le vent est en train de tourner.*

»