

Saint-Denis, le 25/3/2013

## Sur le projet de nouvelle infrastructure ferroviaire Lyon-Turin Réflexions et propositions de la Commission économique fédérale

### I - Propositions de principes généraux pour des avis sur les projets d'infrastructures

Notre but est, à partir des connaissances bien établies sur les nuisances physiques des transports, de permettre aux syndicats SUD-Rail d'adapter leurs propositions à chaque situation particulière. En effet, *SUD-Rail ne prend pas de position générale, ni anti ni pro-lignes nouvelles, mais se prononce au cas par cas*, en comparant en priorité les effets sur l'environnement dans le cas où une ligne serait construite, avec ceux dans le cas où elle ne le serait pas. Les données générales permettent de nourrir les réflexions mais ne dispensent pas de recueillir localement des arguments, *en pour et en contre* sur chaque projet de ligne nouvelle, puis de travailler à une position locale des syndicats concernés, en vue d'élaborer ensuite, si possible, une position fédérale sur le sujet.

**Les principes de base qui suivent, soumis au débat au sein des équipes SUD-Rail, pourraient fonder nos positions sur les différents projets de lignes nouvelles.**

1) **Vu l'état déplorable du réseau ferroviaire**, illustré notamment par les 3 200 km de ralentissements par défaut d'entretien sur les lignes classiques fin 2012, nous donnons priorité à la remise à niveau du réseau classique et au maintien en bon état des gares et des triages par rapport à la construction de nouvelles infrastructures. En 2013, 1 000 chantiers (dont 300 avec fermetures totales de lignes de plus de 12 heures consécutives) désorganisent le trafic du fait des méthodes de travaux imposées par RFF. Même ce nombre de chantiers ne permet pas de revenir au rythme de régénération des années 1970/80 (km de RVB) : le retard n'est donc pas rattrapé et l'on parvient juste à maintenir le réseau en état... insatisfaisant.

2) **Nous remettons en cause le culte énergivore et polluant de la vitesse et nous voulons diminuer globalement les transports de fret**, en finir avec le « bougisme » touristique et, pour les transports indispensables et surtout durant la transition, réorienter ceux-ci vers les modes de transport les moins polluants s'ils peuvent rendre le même service. Nous défendons la relocalisation de l'économie le plus possible car les transports de fret servent surtout aux capitalistes à délocaliser les productions vers les pays les « moins-disants » en termes sociaux, fiscaux et environnementaux, et à économiser des frais de stockage par les méthodes

du « juste-à-temps ». SUD-Rail, qui veut une société sobre et économe, ne revendique pas que tout le monde puisse consommer comme les riches, ce qui serait destructeur pour la planète. *Nous remettons radicalement en cause l'idéologie (au sens de Marx = les idées favorables aux intérêts des maîtres) selon laquelle le bien-être humain nécessite forcément plus de croissance, laquelle nécessite forcément plus de transports. Nous considérons comme une évidence qu'une croissance économique infinie est impossible dans un monde fini.* Le transport ferroviaire n'est certes pas une panacée car, par exemple, rien ne remplacera le transport routier pour la desserte fine des territoires. Nous estimons qu'une bonne politique de transport ne doit pas comporter d'hégémonie modale mais doit se fonder sur la complémentarité entre les modes et garantir l'utilisation de chacun d'eux selon son efficacité sociale et environnementale.

3) **Une nouvelle infrastructure ferroviaire ne peut donc obtenir notre soutien que si elle ne sert pas à accroître les transports et les déplacements, mais à transférer effectivement des trafics existants** de l'avion, de la voiture ou du poids lourd vers le train, vu ses avantages environnementaux. Pour obtenir ce transfert, on ne peut « laisser faire le marché » et nous demandons des mesures réglementaires pour imposer le report dans certains cas, pour raisons écologiques. *L'existence de telles mesures est une des conditions de notre soutien à la construction de lignes nouvelles.* Elles existent du reste en Suisse, où les poids lourds en transit doivent emprunter les services d'autoroutes ferroviaires utilisant les nouvelles traversées ferroviaires alpines, construites grâce à des taxes perçues sur les poids lourds (éco-vignette) et sur les véhicules particuliers (vignette autoroutière annuelle), selon le principe du « financement intermodal », que nous défendons. Il en est de même pour les déplacements de voyageurs, pour lesquels il est possible d'interdire toute ouverture de ligne aérienne dès lors qu'une desserte ferroviaire en 3 heures ou moins existe.

4) **Une politique de transport écologiquement et socialement pertinente ne peut se concevoir indépendamment de politiques d'aménagement du territoire, du logement et d'urbanisme, industrielle, de la fiscalité du bâti,...** cohérentes avec les objectifs écologiques, énergétiques et sociaux que se donne

politiquement la société, par le débat public. Comme la relocalisation de l'économie, nous défendons la relocalisation et la densification de l'habitat pour diminuer les déplacements contraints de voyageurs, notamment domicile-travail.

**5) Contrairement à un discours récurrent de la technocratie d'Etat, on ne dépense pas trop peu pour les infrastructures de transport :** 535 milliards d'euros (valeur 2011) ont été dépensés de 1980 à 2011 en France, par l'Etat et les collectivités locales et 72 % de ces dépenses ont été effectuées *pour le réseau routier* (et 16 % pour le rail, dont moins d'un tiers pour les LGV) : l'actuelle hégémonie routière (près de 85 % des trafics de voyageurs et de fret) n'est donc pas due au hasard mais à une politique pro-routière constante et tenace de tous les gouvernements successifs depuis 1945. *Il ne s'agit donc pas de dépenser plus, mais de dépenser autrement.*

**6) Nous sommes opposés aux méthodes et aux buts des « partenariats public/privé » (PPP),** qui ne satisfont que le principe capitaliste de base : privatisation des profits et socialisation des pertes. A l'inverse du « développement durable », un PPP consiste à transmettre une dépense à nos enfants et petits-enfants. En Grande-Bretagne et au Canada, on a mesuré que les investissements en PPP coûtaient environ 20 % plus chers que les mêmes investissements financés en direct par l'Etat. Pour le rail, les PPP constituent un retour aux anciennes concessions privées d'avant la nationalisation de 1937, avec des coûts supplémentaires. Vu les prévisions de trafic caviardées de RFF pour attirer les « partenaires » privés, les projets de LGV en PPP vont sûrement échouer financièrement et les contribuables vont devoir payer pendant 25 à 45 ans pour assurer des profits, ou au moins éviter des pertes, à Vinci, Eiffage ou d'autres. SUD-Rail *s'oppose donc à tous les projets de lignes nouvelles financés en PPP*, quel que soit leur intérêt éventuel par ailleurs.

**7) Nous désapprouvons la construction de gares TGV « dans les betteraves »** (comme la gare TGV picarde), qui ne sont que des « gares d'intérêt électoral » : pour SUD-Rail, les gares TGV doivent être situées en zones urbaines pour pouvoir être desservies par les transports en commun, ou à la rigueur par des TER en correspondance avec les TGV.

**8) Pour le fret, selon la position déjà prise par SUD-Rail depuis une douzaine d'années, nous sommes opposés aux projets d'autoroutes ferroviaires (AF)** lorsqu'ils ne servent qu'à permettre aux poids lourds de franchir, sur des distances courtes, un obstacle montagneux ou une zone sensible : l'AF constitue alors *une aide au transport routier* et pas une alternative. C'est pourquoi nous avons désapprouvé l'AF en service du SUD de Chambéry (Aiton) à Orbassano en Italie, mais que nous approuvons le service plus récent entre Bettembourg (frontière luxembourgeoise) et Perpignan (frontière espagnole). Nous appliquerons ce principe à nos avis sur les futurs projets d'AF, que nous ne soutiendrons que s'ils permettent un service sur longue distance (au moins 400 à 500 km), d'une frontière à l'autre dans le meilleur des cas, c'est-à-dire une réelle alternative au tout-routier. Toutefois, nous soutenons avant tout les différentes formes de transport ferroviaire classique de fret : wagons isolés, trains entiers et transport combiné traditionnel (chargement sur des wagons de conteneurs, caisses mobiles ou remorques routières).

**De ces principes, il découle qu'aucun des projets de lignes nouvelles actuellement proposés par RFF et la SNCF ne peut être soutenu sans conditions par SUD-Rail. L'étude au cas par cas permettra de fixer les conditions de notre éventuel soutien à certains de ces projets, selon les critères d'utilité définis.**

## **II - Le cas du projet Lyon-Turin**

**Une position fédérale de SUD-Rail est nécessaire sur ce projet,** vu la forte opposition qu'il rencontre côté italien et maintenant aussi, quoique dans une plus faible mesure, côté français, notamment de la part de l'association italienne No-TAV qui, avec un activisme énergique, exerce depuis des années une pression forte sur nombre d'associations françaises, écologistes et altermondialistes, ainsi que sur les partis politiques de « la gauche de gauche », afin de les amener à rejoindre sa position. Cet activisme a fini par connaître un certain succès, sans réelle analyse. De leur côté, les gouvernements français et italiens affichent la volonté de réaliser ce projet, sous réserve d'un financement à 40 % du coût du tunnel de base (8 milliards d'euros environ au total) par l'Union européenne.

**Les No-TAV se sont habilement focalisés sur l'opposition au projet d'une ligne de TGV** entre Lyon et Turin (comme l'indique leur raison sociale : *TAV = Treno de alta velocità*), ce qui leur permet de recueillir plus facilement des alliés. En effet, *un TGV entre Lyon et Turin n'est à l'évidence pas justifié*, vu le nombre relativement faible de voyageurs concernés. Il apparaît qu'avant d'être un projet « TGV », le Lyon-Turin est surtout un projet « fret » : les circulations qui emprunteraient cette ligne dans le tunnel de base seraient, pour 75 à 80 %, des trains de fret et seulement pour 20 à 25 % des TGV. *L'enjeu porte sur le fret qui, seul, pose la réelle question du besoin ou pas d'une nouvelle infrastructure.*

*Pour SUD-Rail, il n'est pas question de soutenir la construction d'une LGV sur le parcours de Lyon à Turin, vu son inutilité sociale, même si une LGV française limitée au parcours de Lyon à Chambéry peut être défendue du fait qu'elle permettrait un raccourcissement important des temps de parcours entre Paris et les deux Savoies, relations où le trafic est important toute l'année et particulièrement durant la période des sports d'hiver ; un fort trafic automobile polluant pourrait ainsi être capté (notamment en vallée de la Tarentaise). Sur Lyon-Turin, l'éventuel soutien de SUD-Rail ne pourrait donc porter que sur la construction d'une nouvelle infrastructure « fret » empruntant le tunnel de base sous le Mont-Cenis ainsi, en France, que les tunnels sous Belledonne et Chartreuse.*

Tout en conservant la bannière « Non au TGV » qui leur a attiré plus aisément des soutiens, les No-TAV ont donc été conduit à « enrichir » leur argumentaire afin de tenter de montrer aussi l'inutilité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire « fret ». Sur ce point, cependant, **leurs arguments sont souvent discutables, voire controvés :**

- **Ils prétendent que la ligne classique, actuellement sous utilisée, pourrait permettre d'acheminer un trafic de 18,5 millions de tonnes (!) entre la France et l'Italie.** Rappelons qu'il passait au Mont-Cenis, aux meilleurs moments du fret ferroviaire (début des années 1980), 8 à 10 millions de tonnes de fret soit environ 40 % du trafic (les poids lourds assurant les autres 60 %). Les plans fret destructeurs de la SNCF et la politique gouvernementale pro-routière ont fait chuter le trafic ferroviaire à environ 4 millions de tonnes actuellement, soit 15 % du trafic total global (les poids lourds assurant les autres 85 %). La ligne classique serait en réalité saturée aujourd'hui avec le passage de 10 à 12 millions de tonnes de fret, vu l'important développement du trafic TER en Maurienne et en Tarentaise, entre autre du fait du cadencement, très gourmand en sillons. La ligne classique ne peut donc pas résoudre, sauf marginalement, le problème de l'excès de poids lourds en vallées alpines.
- **Ils prétendent que la pollution par les poids lourds dans les vallées de Chamonix et de la Maurienne n'est pas un problème à résoudre en priorité,** au prétexte que, en considérant la totalité des départements de la Savoie et de la Haute-Savoie, la pollution atmosphérique causée par les automobiles est plus importante que celle causée par les poids lourds ; c'est l'argument du petit truand qui passerait devant le juge pour avoir volé un portefeuille et qui lui dirait : « Vous devriez me libérer parce qu'ailleurs dans le pays, il y a des gros truands qui braquent des banques : c'est eux qu'il faudrait juger et pas moi ! » C'est un argument parfaitement dilatoire...
- **Ils affirment que, du fait de l'augmentation de la puissance des locomotives, il est maintenant possible de faire monter des trains de fret plus lourds jusqu'à Modane. Il s'agit d'une contre-vérité** car cela fait plus de 40 ans que la charge brute des trains de fret entre Saint-Michel-de-Maurienne et

Modane est limitée à 1 600 tonnes, ceci non pas à cause d'une insuffisante puissance des locomotives – celle-ci a effectivement sensiblement augmenté en 40 ans - mais à cause de la limite de résistance des attelages dans la forte rampe de 30%, qui impose en outre le renfort en pousse (donc au moins deux locomotives pour un train de 1 600 tonnes).

- **Ils s'appuient sur le caractère effectivement douteux des prévisions officielles de forte hausse à venir du trafic de fret pour nier tout intérêt à une nouvelle infrastructure, se satisfaisant ainsi de la situation présente... qui n'est pas acceptable :** la justification d'une nouvelle infrastructure ferroviaire ne doit pas s'appuyer sur l'anticipation hypothétique d'un trafic dans 20 ou 30 ans d'autant que, comme on le sait, le promoteur d'une nouvelle infrastructure possède toujours les moyens de produire les prévisions de trafic qui serviront à justifier son projet. Le trafic routier de fret au Mont-Cenis est *grosso modo* stable depuis 20 ans (compris entre 20 et 27 millions de tonnes) et, tel qu'il est, la vallée de la Maurienne est un couloir à camions insupportable pour les riverains et les écosystèmes locaux ; *c'est ce niveau-là de trafic routier qu'il convient de faire fortement diminuer, dans l'intérêt général.*
- **Ils avancent, sans preuves, la présence d'amiante et de radioactivité dans les roches du Mont-Cenis :** l'amiante est un épouvantail qui fonctionne, vu les drames que cause son industrie, mais aucune étude géologique n'a indiqué pour le moment une présence particulière de minerai sous le Mont-Cenis ; en trouverait-on que des techniques connues permettent de protéger un chantier de tunnel contre toute contamination et d'éviter toute diffusion extérieure. Concernant la radioactivité, rien ne justifierait non plus, géologiquement, que le massif du Mont-Cenis contienne une plus forte proportion de minerai d'uranium naturel que l'ensemble du massif alpin primaire. Du reste, nombre de tunnels ont été construits ces dernières années dans les Alpes et il n'y a, curieusement, que pour le tunnel ferroviaire du Lyon-Turin que cette question est soulevée.
- **Ils sont parvenus, auprès des associations et des partis français évoqués, à répandre un amalgame étonnant entre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et le projet ferroviaire Lyon-Turin,** sous le vocable commun de « Projets inutiles et imposés » : il est pourtant évident que la réalisation de l'aéroport nantais apporterait de nouvelles et fortes atteintes à l'environnement local et global (effet de serre), alors que la réalisation de la ligne Lyon-Turin, grâce aux reports de trafics de la route vers le rail, permettrait une diminution de ces impacts ; cet amalgame est donc injustifié.
- **Ils alarment violemment les populations contre les nuisances sonores et visuelles que provoquerait la ligne ferroviaire Lyon-Turin auprès des ses riverains...** alors que cette ligne serait construite en tunnel sur 50 à 60 % de sa longueur en France et sur plus de 90 % en Italie ; l'argument pèse donc beaucoup moins, en l'espèce, que pour bien d'autres infrastructures, surtout côté italien.

Les arguments discutables des No-TAV s'accompagnent de prises de position, ou de silences, qui conduisent à se poser beaucoup de questions :

- **Pourquoi le doublement du tunnel routier** du Fréjus (sous prétexte de construire une galerie de sécurité, *en réalité plus large que le tunnel du Mont-Blanc* !), qui va servir – c'est désormais officiel - à dédier chaque tube à un sens de circulation et permettra donc *l'augmentation du trafic de poids lourds côtés français et italien*, ne suscite-t-il aucune réaction des No-TAV ? N'y aurait-il aucun risque de présence d'amiante ou d'uranium dans un tunnel sous le Mont-Cenis dès lors qu'il est routier ?
- **Pourquoi une opposition farouche au tunnel ferroviaire** est-elle entretenue par les No-TAV dans le Val de Suse au nom de l'écologie, alors que dans toutes les autres vallées alpines, les populations demandent le report du trafic de poids lourds vers le rail ?
- **Pourquoi le report du trafic routier du tunnel** du Mont-Blanc, fermé durant plusieurs années à la suite de l'accident tragique du 24 mars 1999, vers le tunnel routier du Fréjus et le Piémont italien n'a-t-il à l'époque suscité aucune opposition parmi les No-TAV ?
- **Pourquoi les No-TAV sont-ils montés en puissance, avec de gros moyens**, alors que Berlusconi était président du Conseil en Italie et que son ministre chargé des Transports était le PDG (qui avait fait nommer son épouse à sa place durant son mandat) d'une importante entreprise de travaux publics italienne spécialisée dans la construction de tunnels *routiers* et participant au doublement du tunnel routier du Fréjus ?
- **Pourquoi les No-TAV demandent-ils que la priorité soit accordée à l'axe autoroutier** français Nord-Sud A6/A7 et demandent-ils en même temps l'abandon de l'enquête publique sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) qui vise justement à développer le fret ferroviaire en lui permettant de ne plus traverser la gare de Lyon-Part-Dieu ?
- **A qui profiterait avant tout l'abandon du projet ferroviaire** Lyon-Turin sinon aux richissimes sociétés d'autoroutes qui sont détenues, en majorité, par des groupes de BTP ?
- **Comment faut-il comprendre le fait que l'un des principaux animateurs italiens des No-TAV soit un cadre supérieur de la société des autoroutes italiennes** (SITAF), société qui, avec la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), a été l'une des principales promotrices de l'utilisation de la pseudo « galerie de sécurité » du tunnel routier du Fréjus comme second tunnel ouvert à la circulation des voitures et des poids lourds ?

Ces questions conduisent à avancer l'hypothèse d'une **instrumentalisation**, en Italie d'abord et également en France désormais, par un lobby routier et autoroutier qui paraît *beaucoup plus puissant en Italie qu'en France*, où il est pourtant déjà fort. Cela ne signifie pas que les habitants du Val de Suse et les militants de base des No-TAV soient eux-mêmes des lobbyistes routiers ; on peut supposer qu'il s'agit pour la plupart de personnes sincèrement indignées et vraiment opposées au projet pour des raisons qui n'ont rien à voir avec les intérêts du BTP routier. *Quant aux brutalités policières contre les manifestants, elles sont totalement inacceptables et nous les condamnons dans tous les cas sans exceptions.* On peut néanmoins se demander si la situation très tendue du Val de Suse ne résulte pas d'opérations de provocations et/ou d'infiltrations réussies : rappelons que les puissances capitalistes et leurs serviteurs étatiques et policiers ont, *tout particulièrement en Italie*, depuis l'attentat de Milan en 1969, celui de la gare de Bologne quelques années plus tard, ainsi que l'enlèvement puis l'assassinat d'Aldo Moro par la « Brigade rouge » en 1978, une longue expérience de la manipulation et de l'instrumentalisation des groupes « extrémistes », fascistes ou gauchistes...

Enfin, la seule question qui intéresse SUD-Rail est de savoir si le projet « fret » Lyon-Turin est à même de permettre d'en finir avec la transformation des vallées alpines en couloirs à camions, et à quelles conditions cela pourrait avoir lieu. Ce projet pourrait être utile durant la période de transition de plusieurs dizaines d'années qui nous sépare d'un processus effectif de relocalisation de l'économie et, consécutivement, de la diminution du transport de fret quel qu'en soit le mode. Le tunnel de base de 57 km envisagé sous le Fréjus présenterait des rampes maximales de 12‰ (au lieu de 30‰ sur la ligne classique). Par conséquent, le débit de cette ligne, surtout si elle est dédiée au fret (trains classiques et autoroute ferroviaire) pourrait être presque triplé par rapport à celui de la ligne classique, en acceptant des trains de 3 000 tonnes brutes. Cette capacité permettrait à la ligne ferroviaire de capter la totalité du trafic de transit à longue distance actuel à travers les Alpes, que ce soit celui qui passe, actuellement, par le tunnel routier du Mont-Blanc, par celui du Fréjus ou par Vintimille (autre couloir à camions particulièrement saturé).

SUD-Rail, après débat, pourrait donc éventuellement soutenir ce projet sous les conditions expresses suivantes qui correspondent à une politique cohérente des transports et à nos principes de base :

- Requalification, en international, du projet en tant que projet « fret » et non pas LGV.
- Mise en place d'une réglementation, calquée sur celle de la Suisse, imposant aux camions en transit sur longue distance d'emprunter le service d'autoroute ferroviaire à grand débit qui serait mis en place *à partir du Nord et du Sud de la France (et pas seulement à partir de la région lyonnaise)*, ceci concernant aussi le transit par Vintimille : nous ne voulons absolument pas d'augmentation globale du trafic de fret à travers les Alpes, mais *au pire* sa stabilité et *avant tout* une diminution très forte du trafic routier à travers les trois passages des Alpes entre la France et l'Italie.
- Financement public du projet (donc en aucun cas en PPP).
- Mise en place rapide d'une « Eco-vignette » poids lourd à un niveau suffisant pour financer le projet.
- Abrogation de la législation récente qui autorise les poids lourds de 44 tonnes de PTAC (une exception pouvant être maintenue précisément pour le transport combiné rail-route).
- Abandon de tous les projets routiers/autoroutiers entre Lyon et l'Italie et sur la Côte d'Azur.