

# [Lyon Turin et Commission « Mobilité 21 »](#)

De nombreux articles sont parus sur le rapport de la Commission présidée par Monsieur Duron, certains indiquent par exemple : « **À NOTER** Le Lyon-Turin est absent du rapport car objet d'un traité international. La réalisation de la première phase coûterait à la France 2,5 milliards environ. »

Les opposants suggèrent une nouvelle fois de s'en tenir au texte du rapport et non pas aux allégations victorieuses des Lobbyistes du projet Lyon-Turin. Les extraits ci-dessous démontrent au contraire que le Lyon Turin a été une préoccupation majeure pour la Commission, et qu'il est bien PRÉSENT dans le rapport.

Le Lyon Turin est présenté comme incontournable car faisant partie du Projet Prioritaire Européen N°6.  
Texte intégral du rapport : <http://lyonturin.eu/documents/docs/Rapport%20DURON.pdf>

Que dit la Commission **Page 13** :

*« Pour autant, **la commission considère que la dimension européenne et singulièrement l'inscription au RTE-T, malgré toute son importance, ne peut être le seul critère déterminant dans l'établissement des priorités.** D'autres aspects sont à prendre en compte tels que la lutte contre la fracture territoriale, l'amélioration du transport du quotidien, la contribution à la transition énergétique et écologique ou encore les performances économiques et sociétales. »*

La Commission a donc pris en compte ce critère de priorité européenne sans toutefois le considérer comme incontournable.

**Page 28** : *L'examen des projets a montré que **les projections de trafics**, qui fondent l'analyse des perspectives de saturation, peuvent être déjà anciennes. N'étant pas régulièrement actualisées, elles prennent alors insuffisamment en compte l'évolution des modes d'exploitation et du matériel roulant, celle de la concurrence, des technologies applicables, des stratégies des opérateurs ferroviaires ou encore de la conjoncture économique.*

CQFD

**Page 34** : à propos des critères d'exclusion du périmètre de compétence de la Commission.

*Sur ces bases ont été exclus du périmètre d'analyse :*

*...• le projet de **tunnel de base de la liaison ferroviaire Lyon-Turin** pour lequel existe un accord intergouvernemental franco-italien et qui a fait l'objet d'une déclaration commune des chefs d'Etat français et italien, le 3 décembre 2012 ;*

Ce n'est pas le « Lyon Turin » dans son ensemble qui est exclu du périmètre considéré par la Commission, **mais seul le Tunnel de base.**

**Cette rédaction ne peut en aucun cas être interprétée comme une validation du projet de tunnel mais comme une simple abstention d'appréciation , compte tenu du traité bi-national.**

**Exclure du périmètre d'analyse ne peut être confondu avec une approbation.**

A la **page 40** :

*« Dans ce contexte, la commission dresse le constat qu'avant 2018, **sans évolution des ressources de l'AFITF, compte-tenu des engagements déjà pris pour les quatre lignes LGV en cours de construction, les appels à projets pour la mobilité urbaine ou encore le renouvellement des matériels thermiques des trains d'équilibre du territoire, le budget de l'AFITF n'offre aucune marge de manoeuvre pour financer de nouvelles dépenses.** »*

Ainsi la Commission présidée, rappelons-le, par le Président de l'AFITF, Philippe DURON, nous dit clairement que les autres projets et notamment le Lyon-Turin (hormis le tunnel sur lequel elle ne statue pas du fait du traité) ne sont pas finançables « sans évolution des ressources de l'AFITF »

Elle confirme d'ailleurs son propos dès la **page 41** où elle écrit :

« Consciente de cet état de fait, la commission a fait le choix de disjoindre de ses simulations financières l'impact d'une poursuite du projet de liaison ferroviaire binationale Lyon-Turin : aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF ne serait plus alors ouverte avant 2028 ou 2030, sauf si de nouveaux moyens étaient dégagés. La même situation prévaudrait avec le canal Seine Nord Europe. »

Ainsi la Commission nous dit que le financement du projet Lyon Turin assécherait toutes les ressources financières de l'AFITF jusqu'à 2028 ou 2030, il en irait de même pour le canal Seine Nord Europe, sauf nouveaux moyens financiers dégagés.

Le terme liaison ferroviaire bi-nationale Lyon Turin vise explicitement le projet Lyon-Turin qui rappelons le est constitué en France d'accès français et d'un tunnel transfrontalier.

Enfin à la **page 57** la Commission définit clairement les autres raisons qui l'ont conduit à ne pas retenir la partie du Lyon Turin qu'elle a considéré être de son périmètre d'analyse.

Elle procède d'ailleurs à une définition précise de ce qu'elle considère de son ressort :

« *La liaison binationale étant mixte, ses accès français sont constitués de différents éléments :*

- *une ligne nouvelle fret entre Lyon et le sillon Alpin, utilisée dans un premier temps de manière mixte fret et voyageur (220 km/h),*
- *une ligne grande vitesse (LGV 300 km/h) entre Lyon Saint-Exupéry et Chambéry,*
- *une ligne mixte fret et voyageur **entre le sillon Alpin et St Jean de Maurienne**, intégrant la traversée en tunnel du massif de Belledonne,*
- *un terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit dans l'est de l'agglomération lyonnaise.* »

**Sauf parfaite mauvaise foi**, on ne peut déclarer que ces projets d'infrastructures ne font pas partie du projet Lyon Turin.

La Commission a en effet repris l'exacte définition du traité franco-italien qui indique à l'article 2 :

« *i) **La partie française, entre le Sillon alpin et les abords de Saint-Jean-de-Maurienne,*** »

La Commission a donc statué sur l'ensemble des infrastructures présentées à l'enquête publique du 16 janvier au 19 mars 2012 dénommé :

**« Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique  
pour la création d'une nouvelle liaison ferroviaire  
entre GRENAY (Isère) et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (Savoie)  
dans le cadre du projet LYON – TURIN  
(ITINERAIRES D'ACCES AU TUNNEL FRANCO-ITALIEN) »**

Ainsi la commission dite DURON a bien statué sur la partie des accès français au Lyon-Turin qui sont inscrits « dans le cadre du projet Lyon Turin ».

C'est donc sur ces projets que la Commission a considéré que les financements disponibles, s'ils y étaient affectés ruinerait tous les autres projets, que bien que faisant partie d'un projet européen, ce critère ne peut être le seul à prendre en considération et ne fait pas obstacle à un avis de la Commission.

Dans la même page, la Commission ajoute une raison pour reléguer ce projet :

« ... la commission n'a pas pu s'assurer que les risques de saturation et de conflits d'usage qui justifient la réalisation du projet interviendraient avant les années 2035 à 2040. En conséquence, elle classe le projet d'accès à la liaison binationale en secondes priorités, quel que soit le scénario financier considéré. »

La Commission qui n'a reçu que des partisans n'a donc pas pu s'assurer du risque de saturation de l'existant avant 2035 !

Elle a donc relégué cette partie du projet Lyon Turin en 2ème priorité, n'établissant pas au sein de cette catégorie de hiérarchisation. **(L'ordre de présentation ne pouvant être appréciée comme une hiérarchisation).**

Les accès français au Lyon Turin, partie du projet d'ensemble Lyon-Turin sont donc bien relégués pour plusieurs motifs et notamment **pour absence de saturation** de l'existant comme le disent les opposants. Cette analyse peut se décliner sur le tunnel international, mais la Commission ne s'y est pas aventurée.

**Si les accès ne sont pas saturés, il n'est pas concevable que le tunnel le soit.**