



Villarbernon le 23 novembre 2017

**Contact : Villarbernon  
73140 St Michel de Maurienne  
vamaurienne@yahoo.fr  
vamaurienne.ovh**

**à M. Philippe DURON  
Président du Conseil d'Orientation pour les  
Infrastructures**

**244 Boulevard Saint Germain**

**PARIS 75006**

**Monsieur le Président,**

**MMes et MM. les membres du Conseil d'Orientation pour les Infrastructures,**

**Objet : Nouvelle ligne Ferroviaire Lyon-Turin :**

Notre association de défense de l'environnement Vivre et Agir en Maurienne souhaite apporter son analyse aux réflexions qui sont menées dans le cadre du Conseil d'orientation pour les infrastructures que vous présidez.

Nous avons pris acte et considérons de bon sens la déclaration de Mme Borne ministre des transports annonçant la pause de la Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin dont le projet va impacter lourdement notre vallée. En effet :

**La pertinence du projet n'est pas avérée, les alternatives n'ont pas été étudiées :**

Depuis 1998 le Conseil Général des Ponts et Chaussée, l'inspection Générale des Finances depuis 2003 et la Cour des Comptes en 2009 et 2012 ont tiré un signal d'alarme aux différents gouvernements français à propos de ce projet bâti sur des prévisions de trafic fret et voyageur très largement surestimées et des coûts sous-estimés.

Récemment encore, cette même Cour des Comptes dans un rapport rendu public le 31 mai dernier pointait "*la montée en puissance*" d'un projet "*très coûteux pour les finances publiques, dont la pertinence n'est toujours pas établie*", et n'ayant "*toujours pas fait l'objet d'une contre-expertise*". Par ailleurs dans son référé du 1<sup>er</sup> août 2012 elle soulignait que "*d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir été complètement explorées de façon approfondie*".

Il s'agit essentiellement pour le transport des marchandises, de l'utilisation de la ligne ferroviaire existante du tunnel du Mont-Cenis, ou du développement d'autoroutes maritimes Espagne-France-Italie pour désengorger le passage routier de Vintimille en évitant le transit par les Alpes.

La ligne ferroviaire existante Ambérieu-Modane-Turin est notoirement sous utilisée à moins de 20% de sa capacité. Elle a été rénovée et mise au gabarit européen GB1, mais faute de volonté politique pour développer, dès maintenant, le transfert modal du fret sur le rail en investissant dans les plateformes de chargement, dans les matériels roulants les plus adaptés et pour améliorer les offres de service, celui-ci ne décolle pas. Pourtant ce report sur le rail du fret transitant par les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc fait partie de la solution pour lutter contre la pollution de l'air dans les vallées alpines.

### **Son financement n'est pas assuré :**

Suite à la ratification de l'accord franco-Italien du 30 janvier 2012 et à la loi du 1<sup>er</sup> février 2017 autorisant l'engagement des travaux pour la section transfrontalière, de la Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin, la Société TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) a annoncé le lancement de 81 appels d'offres d'ici à 2019 pour un montant total de 5,5 Mds € avec un début de travaux prévu dès 2018.

Pourtant l'article 16 de cet accord mentionne expressément que "*La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale.*"

Manifestement, à ce jour, ce financement n'est toujours pas défini, pour ce qui concerne la quote-part française dont le montant selon l'article 18 de ce même accord s'établit ainsi : "*Déduction faite de la contribution de l'Union Européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clé de répartition retenue s'établit à 42,1,% pour la Partie française et à 57,9% pour la Partie italienne, dans les limites du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie Italienne.*" Ainsi l'Europe ne participera pas au financement des surcoûts.

Aussi dans son rapport publié le 29 août 2016 la Cour des comptes confirmait à propos du Lyon-Turin la difficulté de son financement: "*Ce projet, dont l'intérêt et le financement d'ensemble ne peuvent se déduire de la seule hypothèse de cofinancement européen, paraît largement hors de portée budgétaire, non seulement en 2019, mais également au-delà.*"

---

Concernant la contribution de l'Europe au taux maximum de 40% du budget éligible soit 0,8 Mds € pour l'exercice budgétaire 2014-2020, rien n'indique qu'à l'avenir ce taux maximum s'appliquera à la totalité du coût certifié de la section transfrontalière estimé à 8,6 Mds €. Dans la négative la quote-part française s'en trouverait augmentée.

### **Il reste à démontrer que ce projet est écologiquement soutenable :**

Présenté comme un projet écologique basé sur le transfert d'un million de camions par an sur le train, le Lyon-Turin ne l'est pas vraiment. Outre les dégâts environnementaux provoqués par sa construction sur les ressources en eaux des massifs traversés, le stockage de millions de m<sup>3</sup> de déblais en fond de vallée, la perte de terres agricoles, les atteintes à la biodiversité avec la destruction d'espèces protégées qu'aucune compensation ne pourra réparer, son bilan carbone est loin d'être évident et mérite d'être contre-expertisé par des organismes totalement indépendants de ses promoteurs.

Face à l'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre il convient de vérifier que les engagements internationaux de la France pris lors de la COP21 et vis-à-vis de l'Italie pour la réalisation de la section transfrontalière ne soient pas contradictoires.

Si les émissions de gaz à effet de serre pour sa construction et son exploitation sont certaines, les gains d'émissions obtenus par transfert modal sur la Nouvelle ligne Lyon-Turin sont eux très aléatoires. En effet la réalisation d'une nouvelle infrastructure ne garantit pas son utilisation optimale, le précédent de la LGV Perpignan-Figueras avec la mise en liquidation judiciaire de son concessionnaire en 2015 suite à un trafic réel très inférieur aux prévisions en est une parfaite illustration.

Pour être objectif ce bilan carbone doit être établi non seulement par comparaison avec un scénario où le transport routier domine comme actuellement, en prenant en compte les progrès technologiques prévisibles pour la motorisation des camions, mais aussi par comparaison avec les solutions alternatives de transfert modal telles qu'évoquées précédemment.

### **Pour Vivre et Agir en Maurienne les priorités en matière de mobilité sont ailleurs:**

Il est clair, vu l'état contraint des finances publiques de notre pays, que les ressources englouties dans le Lyon-Turin feraient cruellement défaut pour la rénovation et l'entretien du réseau ferré existant, dont la priorité absolue est reconnue par les dirigeants de la SNCF, ou pour la réalisation de projets de mobilité durable, de proximité, afin d'enrayer la fracture territoriale dont pâtissent nos concitoyens. Mme la Ministre Elisabeth Borne a elle-même déclaré à de nombreuses reprises qu'il faut développer les transports du quotidien.

Dans notre région Auvergne Rhône Alpes la dégradation de la qualité de service des trains du quotidien souvent liée aux infrastructures sous-entretenuées ou peu adaptées, est particulièrement mal ressentie par les usagers. À titre d'exemple les liaisons à fort potentiel de trafic voyageur Lyon-Chambéry via St André le Gaz ou Aix-Les Bains-Annecy sont toujours à voie unique.

Comme déjà souligné, il y a urgence à développer le transfert modal du fret routier transitant par les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc sur la ligne ferroviaire existante du Mont-Cenis pour lutter contre la pollution des vallées alpines.

En espérant que notre contribution retiendra votre attention, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du comité d'Orientation sur les infrastructures, l'expression de notre haute considération.

Annie Collombet et Philippe Delhomme  
Co-Présidents de Vivre et Agir en Maurienne

