

COMMUNIQUÉ DU 9 FÉVRIER 2018



VAM DÉPOSE UN RECOURS EN CONSEIL D'ÉTAT CONTRE LE LYON TURIN

Opposée au projet ferroviaire Lyon Turin, Vivre et Agir en Maurienne conteste devant le Conseil d'État la prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique de la section transfrontalière du Lyon Turin. D'autres associations, comme les Amis de la Terre et la Coordination des opposants au Lyon Turin, font un recours gracieux auprès du Gouvernement contre cette prorogation.

L'alternative proposée par Vivre et Agir en Maurienne (VAM) et toutes les associations environnementales, est l'utilisation immédiate de la voie ferrée existante Ambérieu - Modane pour transporter les marchandises entre la France et l'Italie. Cette solution permet de transférer de la route au rail plusieurs centaines de milliers de poids lourds qui empruntent actuellement les autoroutes et tunnels routiers du Fréjus et du Mont Blanc. Elle est la solution socio-économique la plus avantageuse et la plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique.

En décembre 2017, la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) de la section transfrontalière entre Saint Jean de Maurienne et Susa-Bussoleno, datant de 2007, a été prolongée de 5 ans, à la demande de TELT. VAM demande l'annulation de cette prorogation devant le Conseil d'état pour ces raisons :

- Une DUP peut être prorogée lorsque les conditions restent identiques, or le projet a été largement modifié depuis 2007. Les coûts ont largement augmenté. La Cour des comptes a alerté en 2012 et 2016 **sur la dérive des coûts** et sur les difficultés de la France à financer ce projet.
- **Le projet Lyon Turin n'est plus le même.** En 2006, la section transfrontalière avait une longueur de 74,6 km dont 2 tunnels de 53 et 12 km. Aujourd'hui, cette section est plus courte avec 65 km, comprenant le tunnel de base de 57 km et un tunnel de 2 km. Ce tunnel italien de 2 km, situé au centre d'une haute vallée de 22 communes hostiles au projet, est un préalable au creusement du tunnel de base côté italien. Il sera équipé d'une voie ferrée provisoire pour évacuer les déblais. Les budgets régulièrement décrits comme constants comparent un projet initial avec une section transfrontalière raccourcie de 9,5 km.
- En 2006 encore, les accès prévoyaient une ligne à grande vitesse voyageurs entre Lyon et les environs de Montmélian plus une nouvelle ligne de fret en parallèle. En 2017, il s'agit d'une ligne mixte fret et voyageurs entre Lyon et Chambéry. Or cette LGV était capitale pour atteindre les petits gains de temps annoncés. Côté italien, le projet de nouvelle ligne fret entre Susa et Turin Nord s'est transformé en amélioration de la ligne existante incluant un tunnel de 13 km pour rejoindre le sud de Turin.

Toutes **ces modifications influencent le bilan socio-économique** c'est-à-dire la comparaison avantages / inconvénients pour la collectivité (emplois, environnement...), qui a permis de déclarer le projet d'utilité publique. Vivre et Agir en Maurienne a donc déposé ce recours pour obtenir l'annulation de la prorogation.

Cette procédure intervient alors que le **Conseil d'Orientation des Infrastructures** (COI) prend position sur la pertinence des accès au tunnel de base du Lyon Turin dans son rapport du 1er février 2018. Le COI indique que « La démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements, dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables ». **Nous considérons que ce rapport confirme l'Inutilité Publique de l'ensemble du projet et que d'autres perspectives doivent être envisagées!**