

LYON-TURIN : Un grand projet ruineux, inutile et imposé ! Pourquoi s'opposer ?

Le débat public n'a pas eu lieu.
La communication des promoteurs a occulté,
auprès de l'opinion, les arguments des opposants.
En voici quelques-uns et non des moindres !

Le Lyon-Turin existe déjà !

Le report modal du fret justifierait le Lyon-Turin promis dans 20 ans...

Dénigrement de la ligne historique par les promoteurs du projet, elle serait obsolète, trop pentue et dangereuse.

- ➔ Il est possible dès maintenant sur la ligne existante. Celle-ci permet la circulation de 120 trains de fret par jour (source RFF en 2012) et, donc, la sortie potentielle d'un million de camions de la route chaque année.
- ➔ Elle a pourtant été mise aux normes de sécurité et au gabarit GBI en 2012 et n'est utilisée qu'à moins de 20% de sa capacité... Six fois moins de trains circulent par rapport aux années 80 quand la ligne n'avait pas encore été modernisée...

À ce jour, le projet n'est pas financé

Financement du tunnel de base :
Europe : 3,4 milliards d'euros.
France : 2,15 milliards d'euros.
Italie : 3,05 milliards d'euros.

Financement des accès français (section Saint-Exupéry / Saint-Jean-de-Maurienne).

- ➔ En réalité, l'Europe n'est engagée que pour **0,813 milliards d'euros** sur la période 2014-2019. Au-delà, il n'y a aucune visibilité. **Le financement français n'est pas disponible et en Italie, il ne l'est que partiellement.**
- ➔ Le Comité d'orientation des infrastructures, dans son rapport de février 2018, a repoussé l'examen du financement des accès après 2038, au motif que « **les caractéristiques socio-économiques sont à ce stade clairement défavorables** », ce qui est vrai pour les accès l'est aussi pour le tunnel de base.

La faillite ne fait aucun doute !

Rentabilité économique du projet ? Les promoteurs passent sous silence cette question très embarrassante pour eux.

- ➔ **Dénoncée plusieurs fois par la Cour des Comptes**, la pertinence socio-économique du projet n'est pas avérée :
 - Les prévisions de trafic ont été largement surestimées et les coûts sous-estimés.
 - Les péages (recettes) ne sont pas déterminés.**Repère** : Le concessionnaire de la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras est en faillite. Mise en service en 2009, elle a coûté 24,5 millions d'euros / km avec un potentiel de transfert modal de 10 000 camions / jour. **Pour le tunnel de base Lyon-Turin, avec un coût de 150 millions d'euros / km et un potentiel de 3300 camions / jour, la faillite est assurée.**

Des dégâts collatéraux non pris en compte

Le projet Lyon-Turin dynamiserait l'économie de la Maurienne.

- ➔ La construction du tunnel de base **déclasserait inévitablement la ligne existante** internationale en ligne secondaire et **signerait l'arrêt de mort de la gare de Modane**, ainsi privée des trafics fret et TGV. Les Mauriennais seraient condamnés à prendre la route pour leurs déplacements du quotidien. **La fermeture de la gare de Modane occasionnerait, de plus, la perte de nombreux emplois directs et indirects et nuirait également à l'activité touristique.**

Un projet dévastateur pour l'environnement !

Les dégâts, causés par le chantier, à l'environnement, seraient maîtrisés et compensés.

Ce serait un projet écologique pour lutter contre la pollution et le réchauffement climatique dus aux GES (Gaz à Effet de Serre) issus des camions.

- ➔ **Les dégâts sont irréversibles** :
 - captation des eaux de ruissellement et des sources (**assèchement des versants**) par les forages des tunnels.
 - **Disparition de surfaces agricoles, d'espaces naturels et de zones humides** (1500 hectares).
 - **destruction d'espèces végétales / animales protégées.**
 - **volume pharaonique des déblais**, 12 millions de m³ pour le seul tunnel de base, **25% seulement réutilisables.**

- ➔ **Un bilan carbone plombé** : si des émissions de GES pour sa construction et son exploitation sont inévitables, les gains liés au transfert modal du fret sur le rail sont aléatoires et loin d'être assurés si le trafic n'est pas au rendez-vous.

Un projet basé sur des prévisions de trafic erronées

Prévisions TELT pour 2017 :
2,77 millions de camions et
16 millions de tonnes de fret
sur le rail.

Justifications géopolitiques du projet, le Lyon-Turin serait le maillon manquant du couloir méditerranéen européen pour le trafic est-ouest.

- ➔ **Des prévisions largement surestimées.**
En réalité, en 2017 :
1,36 millions de camions (- 50%).
3,2 millions de tonnes de fret sur le rail (-80%).
- ➔ En Europe, le trafic en croissance est nord-sud, ce qui explique que la Suisse et l'Autriche ont saturé leurs lignes existantes et construisent des tunnels de base. Les tonnages entre la France et l'Italie, **en baisse depuis 1998, sont stables depuis 2014 dans les Alpes du nord françaises.**

Un projet ruineux

Coûts prévisionnels :
- travaux des descenteries,
371 millions d'euros en 2002.
- projet total, 12 milliards d'euros en 2002.
- dont tunnel de base (57 km),
8,6 milliards d'euros, base 2012.

- ➔ **Les coûts sont très largement sous-estimés** : soldés en réalité à **1,2 milliards d'euros.**
- ➔ **26 milliards d'euros** base 2010 (Cour des Comptes).
- ➔ **Repère** : Le tunnel du Gothard (57 km), achevé en 2016 et de caractéristiques similaires, a coûté **11 milliards d'euros.**

Le projet peut encore être arrêté !

Le Lyon-Turin ne serait plus un projet mais un chantier. Avec la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte, le creusement est commencé dans l'axe et au diamètre du tube sud du futur tunnel.

- ➔ Depuis juillet 2017 la ministre française des transports a annoncé **la pause du Lyon-Turin.**
- Le gouvernement italien s'est engagé à **rediscuter intégralement le projet** dans le cadre des accords entre l'Italie et la France.
- Le financement n'existe pas** : en conformité avec l'article 16 de l'accord franco-italien du 30/01/2012, **TELT ne peut engager les travaux définitifs du tunnel de base que si le financement de la section transfrontalière est disponible. Ce qui n'est pas le cas !**

OUI à l'utilisation des lignes existantes. NON aux grands projets inutiles et imposés !

Pour en savoir plus :

- ➔ Dossier Lyon-Turin sur le Blog de VAM : <https://vamaurienne.ovh> rubrique Projet ferroviaire du Lyon-turin.
- ➔ Suivi du chantier du Puits d'Avrieux : <https://vamaurienne.ovh/actions-en-maurienne/chantier-du-puits-de-ventilation-du-lyon-turin/>
- ➔ Documents officiels : <https://vamaurienne.ovh/projet-ferroviaire-du-lyon-turin-lactualite-au-fil-des-mois/les-documents-officiels/>
- ➔ Vidéo du magazine Pièces à conviction consacré au Lyon-Turin : <https://youtu.be/BV0Zt-lp-0k>
- ➔ Vidéo du documentaire citoyen, Lyon-Turin à tout prix ! : <https://youtu.be/kxneKXfvCsQ>
- ➔ Blog : <http://lyonturin.eu/> et livres de Daniel Ibanez :
 - *Trafics en tous genres : Le projet Lyon-Turin.*
 - *Lyon-Turin : Les réseaux déraillent, lettre au juge.* Tous deux aux éditions Tim Buctu.