



*Communiqué de presse de Gabriel Amard, député LFI-NUPES du Rhône
Jeudi 15 septembre 2022*

Lyon-Turin. Non Monsieur le ministre, la France ne doit pas financer un projet hors-la-loi

Le ministre chargé des transports Clément Beaune a rencontré mercredi 14 septembre les élus de Lyon pour évoquer le projet de la construction de tunnels transfrontaliers et de ses tunnels d'accès entre Lyon et Turin, dit projet Lyon-Turin. D'après des informations ayant fuité sur les réseaux sociaux et dans la presse, le ministre aurait décidé que le scénario retenu serait celui du grand gabarit pour les tunnels d'accès français, avec un tunnel monotube réservé au fret ferroviaire sous le massif de la Chartreuse.

Je le répète une nouvelle fois : les travaux sont prévus au cœur même des périmètres de protection rapprochés des captages d'eau de nombreuses communes. C'est interdit par les lois sur l'eau. La société TELT siphonne la montagne de plus de 150 litres d'eau par seconde, pour construire les tunnels et réduire la pression sur les futurs tunnels. Par an, ce seront de 60 à 125 millions de mètres cubes par an qui seront déversés dans la rivière l'Arc (vallée de la Maurienne, Savoie). Pourtant, une alternative existe : organiser le fret ferroviaire sur la ligne et les tunnels existants (actuellement sous-utilisés) pour organiser le report de 800 000 camions sur des trains. Le coût de cette solution simple est faible - 200 millions d'euros - au regard du budget du projet Lyon-Turin (30 milliards d'euros).

Alors que la déclaration d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne prendra fin le 20 décembre 2022, le Gouvernement accélère. Pourtant, lors des questions au gouvernement du 26 juillet 2022, Clément Beaune a insisté sur la nécessité que les collectivités françaises concernées prennent part à son financement. Des communes et intercommunalités responsables de la protection de périmètre de captage devront co-financer des travaux remettant en cause leur approvisionnement en eau potable !

A l'Assemblée nationale, j'ai interpellé la Première ministre, le ministre des transports, la secrétaire d'Etat chargée de l'Europe et Jean Castex nouveau président du conseil d'administration de l'Agence des infrastructures de transport de France. Le 5 septembre, j'ai déposé une [proposition de résolution](#) (co-signée par 84 autres député.e.s) visant à la création d'une commission d'enquête afin de faire toute la lumière sur ce projet.

Le Gouvernement s'apprête à présenter le projet de loi de finances (PLF). Je lance l'alerte : pas un euro ne doit aller au projet Lyon-Turin ni dans le PLF, ni via ses agences. J'y serai très vigilant.

Contact presse : Allan Brunon, collaborateur de Gabriel Amard : allan.brunon@clb-an.fr / 06 59 18 39 44

LYON-TURIN HORS-LA-LOI SUR L'EAU

UNE DEMANDE DE COMMISSION D'ENQUÊTE DÉPOSÉE POUR FAIRE LA LUMIÈRE SUR CE GRAND PROJET INUTILE ET IMPOSÉ



EDITO

PAR GABRIEL AMARD

Le projet de construction de tunnels ferroviaires transfrontaliers et de leurs accès en vue de l'ouverture de la nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin est prévue depuis les années 1990. Les décideurs de ce projet semblent s'enliser dans une volonté démesurée de le voir se réaliser alors même que tous les hauts fonctionnaires ont désavoué ce projet le jugeant coûteux et inutile : La haute administration, le Conseil Général des Ponts et Chaussées, l'Inspection des finances, la Cour des Comptes ...

Les craintes de ces hauts fonctionnaires semblent se confirmer par les associations de protection de l'environnement, les syndicats de cheminots, les experts hydrogéologues qui alertent depuis des années sur la démesure de ce projet et désormais sur son irrégularité.

Le Lyon-Turin est en totale contradiction avec plusieurs dispositions des lois sur l'eau et l'article 5 de la charte de l'environnement. Les articles L.1321_2 et R. 1321-13 du code de la santé publique dictent l'interdiction des constructions, des excavations du sol et du sous-sol, des forages quand ils sont rapprochés des périmètres de captage d'eau potable à usage domestique. Ainsi, ce projet est hors-la-loi car le tracé de la ligne, et donc les déclarations d'utilité publique déposées par l'entreprise TELT traversent au moins 19 périmètres de captage d'eau potable, dont 9 rapprochés dans les communes de Avrieux, Bramans, Modane, Orelle, Saint-André. Ce projet est donc en contradiction avec les lois sur l'eau dans la vallée de la Maurienne, les massifs de la Chartreuse, de l'Epine, de Belledonne, du Glandon et d'Ambin.

Nous déposons avec l'ensemble des groupes et députés signataires une demande de proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête portant sur le non-respect de la législation et des réglementations relatives à l'eau.

Le Lyon-Turin : contraire à la loi sur l'eau

Ce projet est contraire à l'article 5 de la Charte de l'environnement qui dispose que "Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage"

[LOI constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement \(JORF n°0051 du 2 mars 2005 page 3697\)](#)

Article 5. Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.

Le Lyon-Turin contraire à la directive cadre sur l'eau :

Les travaux prévus par la société TELT sont contraires à la directive cadre sur l'eau puisque les détériorations des masses d'eau ne sont pas autorisées par la directive. (les dérogations prévues aux paragraphes 6 et 7 de l'article 4 de la directive ne sont pas de nature à autoriser le projet Lyon-Turin et à autoriser ses travaux.) - Le paragraphe 6 évoque les détériorations temporaires de l'état des masses d'eau dues à des causes naturelles ou de force majeure, exceptionnelles ou non prévisibles, comme des sécheresses prolongées ou des accidents. Le paragraphe 7 souligne que les États membres ne commettent pas d'infraction lorsque le non-rétablissement de l'état des masses d'eau a pour cause le changement des caractéristiques physiques d'une masse d'eau de surface ou de changements du niveau des masses d'eau souterraines ou que l'échec des mesures de prévention "résulte de nouvelles activités de développement humain durable".

Ce paragraphe assortit ces deux alinéas de quatre conditions cumulatives :

a) toutes les mesures pratiques sont prises pour atténuer l'incidence négative sur l'état de la masse d'eau

b) les raisons des modifications ou des altérations sont explicitement indiquées et motivées dans le plan de gestion de district hydrographique requis aux termes de l'article 13 et les objectifs sont revus tous les six ans

c) ces modifications ou ces altérations répondent à un intérêt général majeur et/ou les bénéfices pour l'environnement et la société qui sont liés à la réalisation des objectifs énoncés au paragraphe 1 sont inférieurs aux bénéfices pour la santé humaine, le maintien de la sécurité pour les personnes ou le développement durable qui résultent des nouvelles modifications ou altérations,

d) les objectifs bénéfiques poursuivis par ces modifications ou ces altérations de la masse d'eau ne peuvent, pour des raisons de faisabilité technique ou de coûts disproportionnés, être atteints par d'autres moyens qui constituent une option environnementale sensiblement meilleure."

Un projet contraire à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne de 2015

L'article 4, paragraphe 1, sous a), i) à iii), de la directive 2000/60, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, doit être interprété en ce sens que les États membres sont tenus, sous réserve de l'octroi d'une dérogation, de refuser l'autorisation d'un projet particulier lorsqu'il est susceptible de provoquer une détérioration de l'état d'une masse d'eau de surface ou lorsqu'il compromet l'obtention d'un bon état des eaux de surface ou d'un bon potentiel écologique et d'un bon état chimique de telles eaux à la date prévue par cette directive.



Un projet inutile et coûteux, une ligne existe !

il y'a déjà une ligne existante permettant le report modal d'au moins 800 000 camions rendant inutile ce projet. La ligne existante a été modernisée à hauteur d'un milliard d'euros. La section Chambéry - Montmélian peut accueillir 280 trains de marchandises par jour d'après un document de RFF. Or elle en accueille aujourd'hui 139. Au milieu des années 1980, la ligne existante entre la France et l'Italie accueillait environ 150 trains par jour dans les deux sens confondus. Aujourd'hui, elle en accueille 26. le coût du projet a largement dépassé les premières prévisions budgétaires. De trois milliards d'euros environ en 1991 d'après le schéma national des LGV. L'utilisation de la ligne et des tunnels existants est une option alternative constituant une option "environnementale sensiblement meilleure" (paragraphe 7 de l'article 4 de la directive) que l'actuel projet, ce qui rend celui-ci non conforme au droit européen. La Fédération Nationale des Transporteurs Routiers est pourtant favorable à l'utilisation de la ligne existante : elle a envoyé en février 2019 un courrier co-signé avec l'association Les Amis de la Terre à Elisabeth Borne pour demander la mise en place de navettes de fret ferroviaire.



Un projet désavoué par la haute administration

la haute administration a exprimé plusieurs fois ses très grandes réserves sur ce projet : le Conseil Général des Ponts et Chaussées en 1998 et en 2003 avec l'Inspection des finances, en 2006, la Cour des Comptes en 2009, puis à plusieurs reprises depuis 2012, la Cour des Comptes n'a cessé de démontrer les impasses du projet Lyon-Turin, le Conseil d'Orientation pour les Infrastructures en 2018. Tous critiquent soit les risques financiers du projet, soit les erreurs en matière de prévisions de trafic, de report modal, soit l'opportunité du projet au regard des besoins.

Un désastre écologique : Un écocide

Pour réaliser le projet du Lyon-Turin, il doit en effet être procédé (pour diminuer les pressions exercées sur l'ouvrage) à des drainages des aquifères (masses d'eau souterraines) rencontrés lors du percement du tunnel d'un volume de plusieurs dizaines à centaines de millions de mètre cube par an (des documents de bureaux d'étude évoquent entre 60 et 125 millions de mètres cubes d'eau). Un drainage de 150 litres par seconde a été constaté sur place en août 2022 dans la vallée de la Maurienne. Ce drainage peut avoir une répercussion importante jusqu'en surface et engendrera des perturbations permanentes des écoulements souterrains. Ces détériorations seront par ailleurs permanentes et non temporaires, ce qui contrevient au paragraphe 1 de l'article 4 de la directive cadre sur l'eau.



Une mobilisation qui s'accélère

Depuis le 24 août 2022, des habitants du Bourget (près de Modane, Savoie) barre la route aux camions de matériel et aux malaxeurs de béton destinés au chantier préparatoire de TELT. Le 29 août, les habitants ont été délogés par les gendarmes et le sous-préfet en personne.

Le 4 septembre aux côtés d'autres députés, sénateurs, conseiller régionaux, maires des communes de la vallée j'ai proposé la co-signature d'une demande de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête portant sur le non-respect de la législation et des réglementations relatives à l'eau dans le projet du Lyon-Turin.



"Trois jours sans eau et nous sommes morts"

Je suis aussi investi contre les grands projets inutiles et imposés et contre les écocides comme le Lyon-Turin, Cigeo à Bure etc. Je m'engage depuis plusieurs années pour leur arrêts aux cotés des associations et des habitant·es.

La fabrique de la loi est "corrompue" si les lobbys y décident de tout : dans l'environnement, dans l'agriculture, l'eau etc. Le combat contre les lobbys sera primordial durant mon mandat.

Je privilégie enfin comme méthode l'éducation populaire et la coopération pour transformer la colère des dégoûté·es de la politique en paroles légitimes.

Trois jours sans eau et nous sommes morts. L'eau est égale de l'air et d'un rayon de soleil, disait Danielle Mitterrand. C'est notre bien commun, aux êtres humains et à l'ensemble du vivant. Considérons-la comme telle.

Député de la 6ème circonscription du Rhône, je suis membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ainsi que de la commission des affaires européennes. Je suis également membre de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation.

L'eau comme bien commun est la source de mon engagement. Maire honoraire et président d'agglomération, j'ai créé une régie publique de l'eau. Auteur de plusieurs livres sur la gestion et le droit à l'eau, je porte ce combat depuis plus de 15 ans.



Nous entendons avec l'ensemble des groupes et députés signataires faire prévaloir l'intérêt humain avant les intérêts particuliers. Toute la lumière devra être faite sur la persistance de ce projet à l'heure où le GIEC annonce des catastrophes qui doivent inévitablement nous conduire à repenser notre rapport à la biodiversité et à la préservation de nos ressources en eau. Quand le temps change un guide de montagne rebrousse chemin

CONTACTEZ-NOUS !

Contact presse :

Allan Brunon :

allan.brunon@clb-an.fr / 06 59 18 39 44

Vivien Rebière :

viven.rebiere@clb-an.fr / 06 32 60 18 31