



OUI !

**Au report immédiat
des marchandises
sur le train**

C'EST LE MOMENT D'AGIR !

NON !

**Au projet de nouvelle
ligne ferroviaire
Lyon Turin**



C'EST LE MOMENT D'AGIR !

Le Lyon Turin sur la VOIE DE GARAGE ?

1. La validité de la Déclaration d'Utilité Publique pour le tunnel transfrontalier a pris fin le 22 décembre 2022.
2. Pour le tunnel de base et ses voies d'accès, **la France et l'Italie n'ont pas répondu aux deux appels à financement de l'Europe en 2021/2022 et 2022/2023.**

Pour l'instant, TELT utilise les fonds européens accordés pour 4 ans par la Commission en 2015 et renouvelés deux fois fin 2019 et fin 2022. Mais cette manne financière prendra fin en 2023. Le troisième appel à financement 2023/2024 pourra décaisser peut-être des ressources financières mais très limitées en 2025¹.

Les travaux du Lyon Turin devront donc attendre au moins jusqu'en 2029, lorsque les fonds du prochain Cadre Financier Pluriannuel de l'UE 2028-2034 commenceront à être mis à disposition pour les projets de transport des États membres. Nous devons donc nous attendre à une pause "financière" à partir de 2024.

3. Le **COI² a remis son rapport au gouvernement le 24 février 23**. Malgré des imprécisions, le rapport indique que l'étude des accès au tunnel (entre Lyon et St Jean de Maurienne) peut être reportée à 2038 soit 6 ans après la date, reportée plusieurs fois, de mise en service du tunnel et que la ligne actuelle Dijon-Ambérieux-Modane doit être privilégiée. **Ce que les opposants au projet de nouvelle ligne ferroviaire répètent depuis 2012 !**

De toute évidence le projet Lyon Turin ne semble pas être la priorité du gouvernement ! Pour autant, même si rien n'est joué et que le projet Lyon-Turin peut être arrêté, les promoteurs sont bien présents et ne veulent, pour l'instant, rien lâcher.

C'EST LE MOMENT D'AGIR POUR ARRÊTER CE PROJET INUTILE, COUTEUX ET ECOCIDE !

1. Voir en fin de document

2. COI, Conseil d'Orientation des Infrastructures, prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et pérennisé le 11 mars 2021



C'EST LE MOMENT D'AGIR !

Nos actions s'intensifient et touchent les plus hauts niveaux de l'Etat :

- Une lettre de demande de reconnaissance de caducité de la DUP du tunnel a été envoyée à Mme Borne, Première Ministre le 12 janvier 2023.
- Jean François Coulomme, député 4ème circonscription de Savoie, est intervenu à l'Assemblée nationale **pour rappeler à quel point ce projet ne répond pas aux préoccupations actuelles relatives au changement climatique***. <https://youtu.be/6fNQ4ho8-dI>
- Même Emilie Bonivard, députée 3ème circonscription de la Savoie et promotrice du projet, s'est émue devant l'Assemblée **de n'avoir pas été informée en amont du projet de Zone Spéciale de Carrières** qui pourrait défigurer l'entrée de la vallée de la Haute Maurienne.
<https://m.youtube.com/watch?v=qKYAbbRwC3Y&feature=shares>
- Les élus régionaux (Grenoble, Lyon, Grand Lyon, AURA...) et parlementaires (députés, sénateurs) EELV ont transmis à Mme Borne et M. Beaune, **une note expliquant les raisons de leurs oppositions au projet du Lyon Turin et demandant que le projet soit arrêté** (au moins tant que des études plus approfondies soient conduites et l'utilité publique vérifiée). Le président du groupe EELV au Sénat (Guillaume Gontard) a **porté cette parole collective à Mme Borne et M. Beaune en janvier 2023 et retient que le projet n'est pas leur priorité.**



C'EST LE MOMENT D'AGIR !

Nos actions s'intensifient et touchent les plus hauts niveaux de l'Etat :

- A la remise du rapport du COI le 24 février, associations environnementales, syndicat et partis ont exprimé leur analyse par voie de Communiqués de presse*.

Les Amis de la Terre Savoie / CCLT / Vivre et Agir en Maurienne

Remise du rapport du COI:
Des appréciations contestables sur le projet Lyon-Turin

Les opposants au projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin ont pris connaissance du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) qui a été diffusé dans la presse et devrait être remis à la Première Ministre vendredi 24 février au **apogée** 12 matin. Alors que le gouvernement veut médiatiquement insister sur la priorité d'améliorer le réseau existant et de faciliter des usagers, il continue pourtant de soutenir à demi-mot ce mégaprojet inutile, écocide et terriblement coûteux.

Nous constatons que comme son prédécesseur en 2018, le COI confirme une nouvelle fois que la ligne existante Ambérieu / Chambéry / Modane est en mesure d'assurer un report modal massif par 16 millions de tonnes par an ce qui équivaut au poids transporté par un million de poids lourds. Dès 2017, nous avions présenté un dossier détaillé pour l'utilisation de la voie existante qui affirmait.

Toutefois nous regrettons, malgré les engagements, que depuis 2018 aucune décision ne contraigne à ce que les marchandises soient reportées de la route vers le rail (moins cher que la route sur cette liaison) et que des offres de services ferroviaires intermodales entre la France et l'Italie soient mises en service. C'est possible et cela crée de l'emploi tout en améliorant la sécurité routière et la qualité de l'air et en préservant les terres agricoles.

Le méga-projet Lyon-Turin, injustifié et écocide, doit être stoppé immédiatement !

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) est un instrument médiatique du gouvernement ?

Après huit heures de débats, le rapport du COI est remis à la Première Ministre. Ce rapport est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle.

France Nature Verte propose le surcoût minimum – alors que nous sommes déjà en état d'alerte !

L'extension de la Première Ministre, ce vendredi 24 février, se fait sur le mode du scénario de la planification écologique. La commission des infrastructures, le bureau du COI, le Conseil d'Orientation sur les infrastructures. Ces propositions indiquent, entre autres, que le projet de la ligne Lyon-Turin est un projet de la ligne Lyon-Turin.

Notre syndicat SUD-PH a déjà présenté plusieurs propositions, mais nous savons que le gouvernement ne les a pas prises en compte. Le gouvernement ne les a pas prises en compte. Le gouvernement ne les a pas prises en compte.

Y Lyon Turin : il faut tirer les bonnes leçons du COI et mettre enfin la priorité sur le transfert modal, immédiat, des voyageurs et marchandises sur le train

Le vendredi 24 février, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a remis son rapport à la Première Ministre. Ce rapport est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle.

Le COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle.

Le COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle.

Report du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) LYON-TURIN : Quand le temps change un bon guide de montagne ne sert plus.

Nous déplorons ce rapport, comme le précédent, car il ne tient pas compte de l'urgence du projet de travaux de la ligne TGV, de la nécessité d'améliorer le réseau existant, de la nécessité d'améliorer le réseau existant, de la nécessité d'améliorer le réseau existant.

Le COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle.

Le COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle. Le rapport du COI est remis à la Première Ministre, ce qui n'est pas son rôle.

*** Retrouvez tous les documents en fin de Newsletter**

JOURNÉE DU 25 FÉVRIER 2023

MATHILDE PANOT, JEAN-FRANÇOIS COULOMME, GABRIEL AMARD DANS LA VALLÉE DE LA MAURIENNE POUR DÉFENDRE L'EAU ET LE VIVANT

EDITO

PAR GABRIEL AMARD

Le projet de construction de tunnels ferroviaires transalpins et de leurs accès en vue de l'ouverture de la nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin est préjudiciable aux années 1990. Les décideurs de ce projet semblent s'enliser dans une volonté démentie de la voir se réaliser alors même que tous les hauts fonctionnaires ont démissionné ce projet.

Le 9 septembre 2022, avec l'ensemble des groupes et députés signataires avons déposé 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. Dans la continuité de notre engagement aux côtés des opposants à ce projet écocide, nous allons, avec Mathilde Panot, Présidente du groupe LFI-REPES à l'Assemblée nationale, Jean-François Coulomme, Député de Savoie nous rendre une journée dans la vallée pour soutenir et rencontrer celles et ceux qui font vivre les luttes pour faire respecter les réglementations sur l'eau la vallée.

- Après plusieurs visites d'élus nationaux et européens opposés au projet (Yannick Jadot, Gwendoline Delbos -Corfield, Michèle Rivasi...EELV) dans les dernières années, Mathilde Panot, présidente du groupe LFI à l'Assemblée nationale, Jean François Coulomme et Gabriel Amard, sont venus, à leur tour, le 25 Février nous soutenir et réaffirmer que le projet contrevient aux lois sur l'eau...*

- Nous retrouvons également une audience médiatique : **Dimanche en politique - Alpes - Émission du dimanche 12 mars 2023 | France tv**

[illegible]



C'EST LE MOMENT D'AGIR !

Il y a forcément un événement près de chez vous !

Si vous souhaitez avoir une information précise et documentée sur le projet, son réel avancement, ses impacts et les alternatives possibles pour un transport de fret respectueux de l'environnement et un transport de voyageurs amélioré venez aux **REUNIONS PUBLIQUES**. Elles sont ouvertes à tous !



le 24 mars 19h30
à Chimillin
à la salle de xxx

DES NOUVELLES DU LYON-TURIN
où en est-on ?

RÉUNION
D'INFORMATION

ouverte à tous

CHIMILIN
vendredi 24 mars
19h30

salle des fêtes près de la mairie

interventions d'élus et membres d'associations :

Alexandra Caron-Cusey (conseillère régionale AURA)
Max Millieux (Vivre et agir en Maurienne)
Olivier Cabanel (ADEC), Daniel Ibanez (lanceur d'alerte)

organisation ADEC

Association de Défense de l'Environnement à Chimilin, Renseignements 04 76 32 59 00

Imprimé par nos soins - ne pas jeter sur la voie publique



C'EST LE MOMENT D'AGIR !

Il y a forcément un événement près de chez vous !

2

**le 24 mars 19h30 à
St Hilaire du Touvet,
Salle Hors-sac du
Plateau des Petites
Roches**

organisée par
l'association Le Grand
Tétras et le Collectif
Citoyen contre le Lyon
Turin



PROJET DE NOUVELLE LIGNE
FERROVIAIRE LYON-TURIN
« UNE CATASTROPHE ECOLOGIQUE »
Nous sommes aussi concernés !



REUNION PUBLIQUE - Vendredi 24 mars 19h30
Salle Hors-sac Plateau des Petites Roches

Intervenants : Philippe Delhomme (Vivre et Agir en Maurienne), Laurence Vuiton (Collectif Citoyen contre le Lyon-Turin) et Laure-Line Cocchini (CCLT)

Ce projet a vu le jour dans les années 80 face à la nécessité de réduire la circulation des camions. Il comporte :

- Un tunnel transalpin à deux tubes, de 57 km, entre St Jean de Maurienne et Susa
- Côté français : **Construction d'un tunnel sous la Chartreuse**, jusqu'à Chapareillan, puis traverserait le Grésivaudan, avant d'entrer dans un **2eme tunnel sous Belledonne**
- Une nouvelle ligne ferroviaire depuis la gare Lyon-St-Exupéry jusqu' à St Jean de Maurienne



Ce projet est censé transférer les transports de marchandises de la route vers le ferroviaire

Projet estimé à 26,1 milliards d'euros

Plusieurs fois revu à la hausse !

Une catastrophe économique et environnementale :

- La ligne actuelle est utilisée à **moins de 30% de sa capacité**, et le nombre de trains de marchandises a été divisé par 5 depuis 20 ans
- Tarissement des sources par drainage des eaux souterraines
- Destruction de terres agricoles et de forêts pour la mise en place de centrales à béton, les carrières et le dépôt de déblais
- Emissions de gaz à effet de serre et pollutions dues au chantier
- Augmentation du risque d'inondation par destruction des zones tampon
- Expropriations de la population locale sans négociation possible

L'objectif du projet est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre du au transport routier, or les émissions entraînées par sa réalisation ne seront compensées au mieux que **dans 25 ans**.

Il est encore temps de tout arrêter !

- A l'heure actuelle aucune décision n'est clairement prise
- Ce n'est pas parce qu'on a déjà gaspillé quelques dizaines de millions qu'il faut se résigner à gaspiller plusieurs dizaines de milliards !



**L'environnement, les terres
agricoles, les eaux souterraines
et l'argent public doivent être
préservés !**





C'EST LE MOMENT D'AGIR !

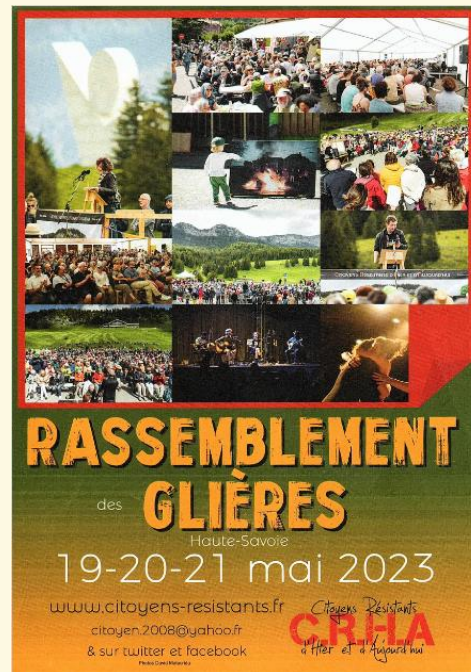
Il y a forcément un événement près de chez vous !

3

Si vous nous avez raté au Salon Primevère à Lyon, rassurez-vous vous pouvez vous rattraper !

Nous serons présents **le 20 mai toute la journée au Rassemblement des Glières.**

Ce forum rassemble tous les acteurs de la vie sociale (associations militantes, syndicats, partis, médias). Il est au cœur d'un week-end d'éducation populaire qui offre au public 7 conférences-débats, 6 projections de films, du théâtre et des expositions



4

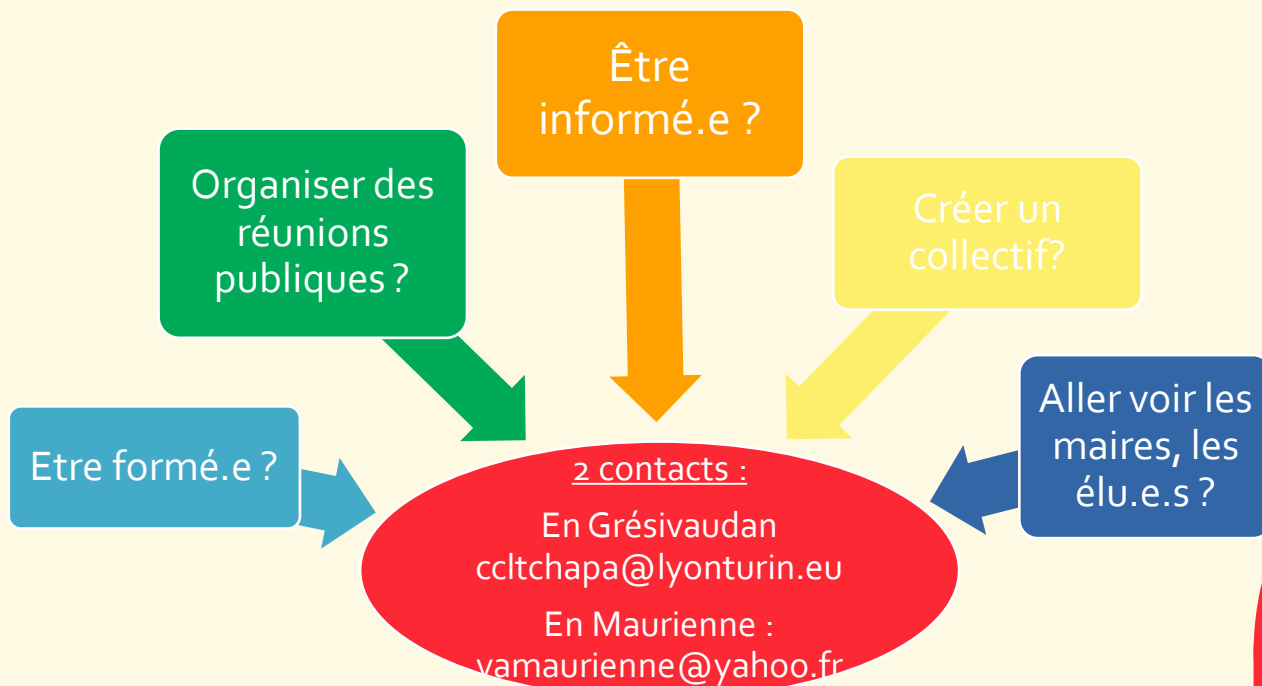
SAVE THE DATE

17 et 18 juin en Maurienne,
nous vous préparons un festival de conférences, de rencontres et de convivialité.. !



C'EST LE MOMENT D'AGIR !

Vous souhaitez aller plus loin avec nous ?



Mme Élisabeth Borne
Première Ministre
Hôtel Matignon 57, rue de Varennes
75007 PARIS

Le 12 janvier 2023

Objet : Caducité de la Déclaration d'Utilité Publique du projet de tunnel de base Lyon-Turin.

Pièces jointes : Décret du 18 décembre 2007, Décret du 8 décembre 2017, bénéfice actualisé du projet (dossier enquête publique 2006)

Recommandé pour signalement

Madame la Première Ministre,

Nous avons l'honneur de vous demander de prononcer la caducité du décret publié au Journal Officiel du 20 décembre 2007 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne, à l'exclusion des travaux et ouvrages de surface prévus sur le territoire de la commune de Villard-Bourget, et en portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Julien-Mont-Denis, Montricher-Albanne, Saint-André, Avrieux dans le département de la Savoie (Pièce N°1) prorogé par le décret publié au Journal Officiel du 8 décembre 2017 prorogeant les effets du décret du 18 décembre 2007 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne (Pièce N°2) et dont la validité est échu depuis le 20 décembre 2022.

Cette demande est notamment justifiée par les éléments suivants :

- À ce jour les travaux de creusement définitifs n'ont pas réellement débuté et les seuls creusements réalisés l'ont été sous statut de travaux de reconnaissance, bénéficiant d'une subvention européenne de 50%.
- Pas un seul tunnelier n'est en fonctionnement à ce jour et aucun tunnelier n'est prévu en livraison avant 2024 de sorte que les travaux réalisés ne sont que des travaux préparatoires.
- Le projet de creusement du tunnel entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne, ayant fait l'objet de la DUP, que nous vous demandons de déclarer caduc, viole les DUP de protection des captages d'eaux à consommation humaine. La CNDASPE a été saisie le 8 novembre 2021 et considère qu'il s'agit effectivement d'une alerte environnementale et de santé publique.
- Les dispositions de la loi sur l'eau sont méconnées par le projet.
- Les ressources en eaux souterraines sont menacées et les sécheresses annoncées sont une modification substantielle de l'évaluation environnementale du projet. Il ressort d'analyses hydrogéologiques, méconnées par le dossier d'enquête publique, que les eaux souterraines qui seraient drainées par ce projet ne peuvent être reconstituées par la nature, aujourd'hui moins encore que par le passé, compte tenu d'une situation aggravée depuis le décret initial. Poursuivre ce projet présente un risque économique, environnemental et social majeur.
- Il ressort des éléments connus aujourd'hui que l'évaluation environnementale ayant présidé aux décrets d'utilité publique était partielle, sont ainsi constatés des atteintes et enjeux environnementaux bien supérieurs à ceux considérés par l'évaluation environnementale initiale notamment par le besoin de nombreuses ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) indispensables au projet et non prises en compte dans les décrets contestés, tels que des carrières et zones d'extraction, usines à béton, dépôts de déchets ... Il ressort de ces éléments matériels que les dispositions de la Charte de l'environnement sont méconnées en ce que l'environnement n'est pas préservé et que les atteintes à l'environnement du projet présentées au public l'ont été partiellement en méconnaissance des dispositions de l'article 7 de la Charte de l'environnement.

- Les prévisions socio-économiques annoncées en 2006 lors de l'enquête publique préalable à la DUP sont toutes surestimées, ainsi les trafics de marchandises annoncés entre la France et l'Italie par les Alpes du Nord qui sont inférieurs de plus de la moitié à ceux justifiant le projet. Il en ressort une valeur actualisée nette incompatible avec les critères d'utilité publique. Cette valeur négative était annoncée à - 2,880 milliards d'euros en 2006 et se trouve encore dégradée aujourd'hui. (Pièce N°3)
- Aucune prévision en matière de transports ne permet à court, moyen ou long terme d'envisager que les prévisions de trafic initiales puissent se réaliser d'autant que la crise climatique oblige à réduire les transports inutiles que l'on peut encore constater aujourd'hui sur cet axe.
- L'ensemble des administrations de l'État ont déclaré depuis 1998 que ce projet n'est pas viable économiquement comme cela a encore été rappelé par le rapport du 1^{er} février 2018 du Conseil d'Orientations des Infrastructures, adopté à l'unanimité, remis au gouvernement.
- La condition de disponibilité du financement prévue par l'accord Franco-Italien du 30 janvier 2012 article 16 n'est pas réalisée. Cet accord postérieur à la DUP a sensiblement modifié le périmètre du projet et son équilibre économique.
- Les trafics routiers de marchandises entre la France et l'Italie sont stables depuis les années 1990 et le trafic ferroviaire de marchandises a été divisé par 5 depuis la fin des années 90 selon le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées de 1998. Le trafic routier poids lourds est dans le même temps inférieur de moitié aux prévisions justifiant l'utilité publique de sorte que l'ensemble des effets externes apparaissent surestimés.

Ces quelques éléments, tous documentés et faisant consensus, doivent conduire la Première ministre à constater que les conditions de la DUP du 20 décembre 2007 ne sont pas réunies à ce jour et que cette déclaration est caduque.

Votre responsabilité est de protéger l'environnement, la santé publique et l'équilibre budgétaire. La poursuite du projet de tunnel entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne les menace, ensemble et séparément, au préjudice de la population dans son ensemble notamment au nom de l'indissociabilité entre l'existence de l'humanité et de son milieu naturel énoncé dans les considérants de la Charte de l'environnement.

En présence de ce que nous considérons comme une catastrophe climatique et considérant que la voie ferrée existante Dijon / Chambéry / Modane permet a minima de répondre à la nécessité de diminution du trafic routier de marchandises à hauteur d'au moins 66%, il est urgent que vous déclariez caduque la déclaration d'utilité publique publiée le 20 décembre 2007.

Nous avons donc l'honneur de vous demander de publier une déclaration de caducité des effets du décret du 18 décembre 2007 « déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne » prorogés par le décret publié le 8 décembre 2017 et vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions, Madame la Première Ministre d'agréer l'expression de notre haute considération.

Daniel IBANEZ Gabriel AMARD, Député Jean-François COULOMME, Député Annie COLLOMBET et Philippe DELHOMME, coprésidents Vivre et Agir en Maurienne Julien TROCCAZ Secrétaire Fédéral SUD-Rail Christophe LEBRUN président Amis de la Terre Savoie Union syndicale Solidaires, Simon DUTEIL Co-délégué général Raymond AVRILLIER Maire-adjoint honoraire CIPRA Alain BOULOGNE vice-président de CIPRA France Groupe Les Écologistes, Région Auvergne-Rhône-Alpes : Fabienne GREBERT co-présidente, Maxime MEYER co-président, Vincent GAY, Alexandra CARON-CUSEY Khaled GAIJI président Les Amis de la Terre France Marc PASCAL porte parole EELV Pays de Savoie

Par délégation Daniel IBANEZ

Les Amis de la Terre Savoie / CCLT / Vivre et Agir en Maurienne

Remise du rapport du COI: Des appréciations contestables sur le projet Lyon-Turin

Les opposants au projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin ont pris connaissance du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) qui a fuité dans la presse et devrait être remis à la Première Ministre vendredi 24 février au matin. Alors que le gouvernement veut médiatiquement insister sur la priorité d'améliorer le réseau existant et le quotidien des usagers, il continue pourtant de soutenir à demi-mot ce mégaprojet inutile, écocide et terriblement couteux

Nous constatons que comme son prédécesseur en 2018, le COI confirme une nouvelle fois que la ligne existante Ambérieu / Chambéry / Modane est en mesure d'assurer un report modal massif pour 16 millions de tonnes par an ce qui équivaut au poids transporté par un million de poids lourds. Dès 2017, nous avons présenté un dossier détaillé pour l'utilisation de la voie existante qui l'affirmait.

Toutefois nous regrettons, malgré les engagements, que depuis 2018 aucune décision ne contraigne à ce que les marchandises soient reportées de la route vers le rail (moins cher que la route sur cette liaison) et que des offres de services ferroviaires intermodales entre la France et l'Italie soient mises en service. C'est possible et cela crée de l'emploi tout en améliorant la sécurité routière et la qualité de l'air et en préservant les terres agricoles.

Nous regrettons également que le rapport du COI qualifie de « coup parti » le tunnel transfrontalier entre Saint-Jean-Maurienne et l'Italie alors que seuls des travaux de reconnaissance ont été réalisés et que les conditions de financement définies par traité ne sont pas réunies. Nous regrettons que le COI place l'utilisation de la ligne existante uniquement dans l'objectif de l'ouverture du tunnel transfrontalier alors que le besoin de report modal est immédiat et qu'il est parfaitement possible d'utiliser à minima les voies ferrées existantes au niveau des années 1980 ou 2000, à savoir, 128 trains de fret et voyageurs par jour alors qu'il en circule aujourd'hui moins de 30 ! Cette analyse n'est pas à la hauteur des enjeux environnementaux et de santé publique. Le report modal n'est pas seulement une alternative, **il est une urgence** !

Par ailleurs, le COI n'a pas mis ses recommandations en perspective avec la situation extrêmement préoccupante de la sécheresse que nous connaissons et semble passer par pertes et profits le drainage annoncé de plus de 100 millions de m³ par le seul tunnel s'il était creusé. A ce jour, alors que seule une dizaine de kilomètres et des galeries d'accès ont été creusées à titre exploratoire, nous avons évalué à plus de 5 millions de m³ les eaux drainées annuellement ce qui est à l'évidence une menace majeure pour les eaux souterraines et l'alimentation des populations résidentes et touristiques. La nature est incapable de recharger le volume d'eaux souterraines que drainerait ce projet ce qui conduit à l'assèchement des zones traversées.

Le rapport du COI préconise que les travaux des accès au Lyon-Turin soient lancés après 2038 sans argumentation de ce qui justifie cette évolution, alors que dans le rapport de 2018 le même COI écrivait à l'unanimité de ses membres : « Il [le COI] considère 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. » « Il semble peu probable qu'avant dix ans il y ait matière à poursuivre les études relatives à ces travaux qui au mieux seront à engager après 2038. » et ne prévoyait aucun financement pour ce projet dans aucun des 3 scénarios présentés. Rien ne justifie la nouvelle recommandation d'autant que les coûts de réalisation ne sont toujours pas définis et que les évaluations environnementales s'avèrent incomplètes. Enfin des auditions demandées par les Amis de la Terre n'ont pas été prises en compte et seules les paroles d'élus mis sous pression par le système de subventions ont été écoutées. Nous invitons les membres du COI à se rapprocher des nombreuses organisations (syndicales, politiques et associatives) qui s'opposent à ce projet et apportent des solutions concrètes en travaillant avec les acteurs du transport pour améliorer le service public ferroviaire dans les Alpes (fret et voyageurs) par l'utilisation du réseau ferroviaire existant de marchandises pour l'intérêt commun et la préservation de l'environnement.

Contact@lyonturin.eu – Tél : 06 07 74 10 17

Lyon Turin : Il faut tirer les bonnes leçons du COI et mettre enfin la priorité sur le transfert modal, immédiat, des voyageurs et marchandises sur le train

Ce vendredi 24 février, le Comité d'Orientation des Infrastructures livre son rapport à Mme Borne, Première Ministre. Ce rapport est national, EELV en a livré son analyse dans un communiqué national (voir dossier joint), il est question dans ce communiqué-ci de la nouvelle ligne Lyon-Turin qui impacte particulièrement les Pays de Savoie

En quelques mots, le rapport 2023 du COI démontre que le Lyon Turin n'est pas une priorité et que la France a d'autres urgences, importantes. Le rapport pointe également que ce projet se poursuit à l'aveugle sans visibilité du coût réel.

Dans le scénario qui a sa préférence, le COI confirme très clairement qu'il faut entretenir et valoriser le réseau existant, et repousser les LGV couteuses à plus tard... Pour le Lyon Turin, le COI est clair : l'usage de la ligne existante est recommandé, confirmant en cela la position des écologistes depuis 2012.

Ce que le rapport ne dit pas, parce que ce n'est pas sa compétence, c'est que le nouveau tunnel de base impacte la ressource en eau en violant le droit sur l'eau, que les études sur la saturation des voies existantes n'ont jamais été conduites à leur terme et enfin que ce projet est prévu pour une mise en service dans 10 ans si l'on est optimiste alors que le GIEC dit que nos émissions de gaz à effet de serre doivent diminuer à partir de 2025. Il faut donc lancer le report modal à grande échelle dès maintenant sans attendre d'hypothétiques nouvelles infrastructures, ce que le rapport omet de dire explicitement.

Aussi, pour les écologistes, si l'on veut des résultats dès 2025 en matière de report des voyageurs et des marchandises vers le rail, il faut, dès aujourd'hui, une suspension conservatoire de tous les travaux du tunnel de base et des tunnels d'accès, et prendre le temps de « mettre à plat » ce qui est un des plus gros projets d'aménagement de l'hexagone, c'est-à-dire :

- **réaliser un audit indépendant, précis et complet sur l'état d'avancement du projet, son coût à ce jour et au global.** Préciser le nombre de kilomètres de descenderie et de tunnel réellement creusés. Et reconnaître que les travaux se sont limités, ce jour, à des études et reconnaissances.
- **faire une étude précise et plus approfondie des impacts environnementaux** du projet global, prenant en compte le nouveau contexte de dérèglement climatique et de menace sur la ressource en eau pour le moment minimisé ou ignoré
- **publier les données de l'Observatoire de la saturation ferroviaire** et engager une étude objective, indépendante, associant l'expertise des usagers pour penser la meilleure articulation à moyen et long terme, entre l'augmentation souhaitée du trafic de voyageurs et le transfert modal du trafic de marchandise, l'une ne pouvant pas se faire au détriment de l'autre. En profiter pour réaliser, afin de sortir d'une « guerre des chiffres » qui a trop duré, une expertise par un collège d'experts internationaux indépendants, libres de tout conflit d'intérêt, sur la capacité de trafic de la voie existante sur chacune des sections pertinentes de l'axe Dijon-Orbassano
- **et en attendant, préserver toutes les infrastructures existantes**, et en premier lieu, stopper immédiatement la démolition de la gare de triage SNCF de Saint-Jean-de-Maurienne menacée par le tracé des accès au tunnel, dès ce mois de Mars-Avril. Le Jeu de TELT-SNCF de dire que la ligne existante n'est pas adaptée, après l'avoir cassée, n'est ni entendable, ni supportable.

En parallèle, les écologistes demandent la mise en place dès maintenant du report modal et pour cela :

- **renforcer la ligne existante et mettre en place immédiatement une protection significative des riverains** (nuisance bruit, particules et suppression du maximum de passages à niveau notamment) et des espaces naturels déjà traversés.
- **construire immédiatement les plateformes de chargement-déchargement des camions nécessaires** en prenant en compte les enjeux de la fermeture programmée du tunnel du Mont Blanc à court terme
- **renoncer fermement à l'ouverture du 2^{ème} tube autoroutier du Fréjus à la circulation** (permettant de multiplier le trafic de camions par 3 ou 4, ce qui n'est pas supportable par les territoires traversés) et conserver sa finalité initiale, conforme à l'enquête publique, de galerie de sécurité. P

Enfin comme pour la consommation d'énergie, les écologistes rappellent que l'enjeu global est de faire diminuer le trafic de marchandise. Cette diminution est une conséquence et une condition pour que la relocalisation des activités, la souveraineté industrielle et alimentaire deviennent réalités. Nous avons besoin de politiques d'aménagement qui s'inscrivent de manière absolue dans cette trajectoire, pas l'inverse.

En conclusion, une suspension conservatoire immédiate du projet de nouvelle ligne Lyon Turin permettra d'envisager sereinement les stratégies les mieux adaptées, dégagant de réelles marges de manœuvre pour mieux répondre aux exigences du transfert modal et à leur financement, au moment où la France doit faire des choix colossaux en matière d'entretien des infrastructures sur l'ensemble du réseau national.

Contact média :

Marc Pascal, porte parole EELV pays de Savoie 06 08 83 52 69 marcpascal73@yahoo.fr

Alexandra Caron Cusey, 06 32 12 94 23 alexandra.cusey@gmail.com

Annexes :

- 1- Pourquoi le projet d'une nouvelle Ligne Lyon Turin est si compliqué
- 2- Communiqué de presse de EELV national concernant le rapport du COI 2023.

Annexe 1 : Pourquoi le projet d'une nouvelle ligne Lyon Turin est si compliqué ?

Le Lyon Turin est un projet du vieux monde qui s'écroule et la France a d'autres priorités

Le projet a plus de 30 ans, les données économiques ont été bouleversées, jamais mises à jour. Il manque une étude économique du projet, son bilan carbone est à peine ébauché (et loin d'être positif), la réduction de la pollution en particules fines contestée par les agences en charge de la protection elles-mêmes ...

Après avoir dépensé plus d'un milliard en étude et reconnaissance (soit 3 fois plus que ce qui était prévu), TELT cherche à faire croire que le chantier a démarré alors qu'elle attend les premiers tunneliers pour 2024 et que une dizaine de kilomètres seulement ont été creusés, dans l'axe d'une descenderie (travaux préparatoires) sur les 115 km prévus.

De son côté, dès 2018, le COI, comité indépendant composé d'experts et de parlementaires, a clairement énoncé que le Lyon Turin n'était pas une priorité au regard des autres investissements ferroviaires à faire, plus urgents et plus importants. Dans son rapport de 2023, livré ce jour à la cheffe du Gouvernement, le COI confirme que la ligne existante Dijon -Modane pourrait très bien remplir le rôle d'accès au tunnel en lieu et place des nouvelles lignes d'accès prévues dans le projet initial, au travers du Dauphiné, de la Chartreuse et des vallées alpines. Nouvelles lignes renvoyées par le COI à 2038-2045.

Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) : LYON-TURIN : « Quand le temps change un bon guide de montagne fait demi-tour. »

Nous déplorons que ce rapport, comme le précédent, continue de mettre en avant l'avancée du projet de tunnels de Lyon à Turin, en qualifiant notamment de « coup parti » le tunnel transfrontalier entre Saint-Jean-Maurienne et l'Italie. En effet, seuls des travaux de reconnaissance ont été réalisés, et des députés du groupe parlementaire LFI-NUPES ont pu constater de leurs yeux, au cours de plusieurs visites, l'absence d'engagement des travaux des tunnels de base pour lesquels les tunneliers n'arriveraient qu'au printemps 2024, selon les affirmations du maître d'ouvrage. Nous pouvons donc affirmer que la mise en scène préalable sur place par TELT n'a servi qu'à manipuler les observateurs pour justifier l'utilisation des premières subventions européennes versées à ce chantier écocide et ruineux.

Nous regrettons que le rapport du COI inscrive l'utilisation de la ligne existante Ambérieu / Chambéry / Modane uniquement dans l'objectif de justifier l'ouverture du tunnel transfrontalier, sans jamais prendre en considération le besoin urgent d'assurer le report modal afin de répondre aux enjeux climatiques et de santé publique. La ligne existante permet le report modal d'au moins 800 000 à 1 million de camions, ce qui rend inutile et caduque ce projet, quand la ligne existante a déjà été modernisée à hauteur d'un milliard d'euros. 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 depuis largement dépassé les premières prévisions budgétaires, qui étaient de 3 milliards d'euros environ en 1991 d'après le schéma national des LGV. Le projet est désormais estimé à près de 30 milliards !

De plus, l'incompatibilité de ce projet avec la situation extrêmement inquiétante de la sécheresse et la raréfaction de l'eau n'est pas évoquée par les rapports du COI. Comme nous l'avons dénoncé à plusieurs reprises, notamment devant le Ministre des transports à l'occasion d'une audition en commission du développement durable, le projet du Lyon-Turin aura une incidence catastrophique sur les ressources en eau. Ce projet est ainsi en totale contradiction avec plusieurs dispositions des lois sur l'eau et avec l'article 5 de la charte de l'environnement. Les articles L.1321-2 et R. 1321-13 du code de la santé publique imposent l'interdiction des constructions, des excavations du sol et du sous-sol et des forages quand ils sont au droit des périmètres de captage d'eau potable à usage domestique.

Ce projet est donc hors-la-loi, car le tracé de la ligne et les déclarations d'utilité publique déposées par l'entreprise TELT traversent au moins 19 périmètres de captage d'eaux potables, dont 9 dans le périmètre des communes d'Avrieux, Bramans, Modane, Orelle et Saint-André. Par conséquent, ce projet est en totale infraction 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 dénonçons le mépris des enjeux environnementaux et la déconnexion apparente dans ce rapport du COI avec la nécessité absolue de préserver les ressources en eau. Les seuls tunnels de base, s'ils étaient creusés, devraient remettre en question la seule existence d'un tel projet, entraînant le drainage annoncé de plus de 125 millions de m³ par an. Les habitants de la Maurienne constatent d'ores et déjà des détériorations des masses d'eau et les associations expertes dressent un bilan alarmant : près de 5 millions de m³ d'eaux sont drainées annuellement, ce qui représente une menace considérable pour les eaux souterraines et la pérennité des sources d'eau destinées à l'usage des populations. La nature est incapable de recharger le volume d'eaux souterraines que drainera ce projet.

Dans le cadre des travaux réalisés par les experts de ce projet, nous nous rendons en Maurienne ce 25 février 2023 afin de soutenir les détracteurs de ce projet écocide qui ne prend pas en compte le vivant. À l'heure du dérèglement climatique et d'une inflation grandissante, il est absurde de promouvoir et soutenir un projet désormais évalué à plus de 30 milliards d'euros.

Nous rappelons l'opposition ferme du groupe LFI-NUPES au projet de tunnels de Lyon à Turin. Nous appelons les membres du COI à prendre en compte les nombreux travaux des organisations qui s'opposent à ce schéma ferroviaire et qui ont apporté des solutions concrètes de report modal par la seule amélioration de la ligne existante.

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures :

Juste un instrument médiatique du gouvernement ?

Alors qu'Elisabeth Borne et son gouvernement sont déjà sonnés par le premier round social en lien avec le conflit des retraites, la Première Ministre – qui n'oublions pas est l'une des premières responsables de la situation du ferroviaire dans ce pays en ayant été une haute-dirigeante de la SNCF et RATP considère que le ferroviaire est une des alternatives ... **mais pas encore incontournable**. Nous prenons acte que, sur les 400 milliards d'euros par an, correspondant aux dépenses totales de transports en France, le gouvernement s'engage à donner 6,6 milliards d'euros pour le ferroviaire par an.

« France Nation Verte » propose le service minimum ... alors que nous sommes déjà en état d'alerte !

L'intervention de la Première Ministre, ce vendredi 24 février, se fait sur la base du scénario dit de « planification écologique », considéré comme étant le strict minimum à faire par le Conseil d'Orientation sur les Infrastructures. Ces propositions indiquent, entre autres, qu'il devrait :

- ⇒ Privilégier les programmes de travaux de régénération et de modernisation du réseau existant, en particulier pour le réseau ferroviaire et ses gares ;
- ⇒ Dénouer, quand ils sont bloquants, les nœuds de saturation du réseau ferroviaire pour permettre le développement des RER métropolitains, en privilégiant d'abord la modernisation de l'exploitation, et sans oublier les gares ;

Notre syndicat SUD-Rail Alpes pourrait soutenir plusieurs propositions, mais nous savons que **le gouvernement veut relancer le ferroviaire sans les cheminotes et cheminots**. La question des emplois, des compétences et qualifications nécessaires pour réaliser tous les travaux en question est absente des annonces de la Première Ministre.

Le mégaprojet Lyon-Turin, injustifié et écocide, doit être stoppé immédiatement !

On ne peut pas affirmer que « la régénération et la modernisation des réseaux en particulier le réseau ferroviaire, les mobilités du quotidien ainsi que la décarbonation des transports et la résilience des infrastructures au changement climatique » est la priorité et continuer à défendre le projet du Lyon-Turin siphonnant à tous points (spoliation de finances publiques, tarissement de sources, drainage des eaux souterraines, artificialisation des sols, ...).

Alors que le rapport du COI reprend une revendication SUD-Rail sur l'amélioration de la ligne existante (Dijon – Ambérieu – Modane), on note que ce Conseil, dont son vice-président est le président de la fédération patronale du BTP, considère que la dizaine de kilomètres creusés est « un coup parti ». Bien au contraire, c'est justement le moment de tout arrêter car les conséquences sont de plus en plus graves dans la Vallée de Maurienne.

Notre organisation syndicale profitera de la venue de la Présidente du Groupe LFI-NUPES en Savoie, ce samedi 25 février, pour renforcer notre combat syndical, écologique et politique.



C'EST LE MOMENT D'AGIR !

LES DÉPUTÉ.ES LFI-NUPES EN SOUTIEN AUX OPPOSANTS AU LYON-TURIN



Mathilde Panot
Présidente Groupe LFI-NUPES

Jean-François Coulomme
Député de Savoie

Gabriel Amard
Député du Rhône



Dossier de presse Lyon-Turin

20 février 2023

JOURNÉE DU 25 FÉVRIER 2023

MATHILDE PANOT, JEAN-FRANÇOIS COULOMME, GABRIEL AMARD DANS LA VALLÉE DE LA MAURIENNE POUR DÉFENDRE L'EAU ET LE VIVANT

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 ... 264 km de tunnels pour 30 milliards de travaux.

Les craintes de ces hauts fonctionnaires semblent être confirmées 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.

Le 5 septembre 2022 avec l'ensemble des groupes et députés signataires avons déposé 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. Dans la continuité de notre engagement aux côtés des opposants à ce projet écocide, nous allons, avec Mathilde Panot, Présidente du groupe LFI-NUPES à l'Assemblée nationale, Jean François Coulomme, Député de Savoie nous rendre une journée dans la vallée pour soutenir et rencontrer celles et ceux qui font vivre les luttes pour faire respecter les réglementations sur l'eau dans la vallée.

DOSSIER DE PRESSE - GABRIEL AMARD

Dossier de presse Lyon-Turin

20 février 2023

Le Lyon-Turin est contraire aux lois 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".

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 pour cause de 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".

Le Lyon-Turin est un projet inutile et coûteux

Il y'a déjà une ligne existante permettant le report modal d'au moins 800 000 à 1 million de camions rendant inutile ce projet. La ligne existante a été modernisée à hauteur d'un milliard d'euros. 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 3 milliards d'euros environ en 1991 d'après le schéma national des LGV. Le projet est estimé à près de 30 milliards. 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.



DOSSIER DE PRESSE - LYON-TURIN



C'EST LE MOMENT D'AGIR !

Les appels à financements de l'Europe

DÉTAILS DES SUBVENTIONS CEF - CONNECTING EUROPE FACILITY POUR LA PÉRIODE 2021-2027

Le [Cadre Financier Pluriannuel 2021-2027 de l'Union Européenne](#) a prévu des subventions non remboursables pour des projets d'infrastructures d'un montant d'environ 33,71 milliards d'euros. Le décaissement de ces fonds s'effectue conformément aux principes énoncés dans le [Règlement \(UE\) 2021/1153](#) établissant le nouveau Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE-CEF2).

Sur le montant susmentionné, **14,52 milliards d'euros** sont destinés aux transports en général pour des projets dans les "États membres ne bénéficiant pas du Fonds de cohésion".

Pour les **projets ferroviaires**, les fonds sont destinés, entre autres, à l'Italie et à la France pour le tunnel ferroviaire de base du Mont Cenis et les voies d'accès, c'est-à-dire aux États membres qui sont candidats pour demander à l'UE des subventions pour les tunnels et les voies d'accès, le projet Lyon Turin est mentionné à la page 34 du [Règlement \(UE\) 2021/1153](#).

CALENDRIER DES APPELS (CALL)

Les Etats intéressés par les subventions européennes répondent aux appels lancés par CINEA, qui a prévu **3 appels entre 2021 et 2023**. Après la phase de sélection des projets, les subventions sont versées par le biais de la signature de conventions de subvention (Grant Agreement).

1 - Le **1^{er} appel** a été lancé en 2021 avec une échéance au 19/01/2022 et a permis de dégager 7,0 milliards d'euros, dont 1,62 milliards d'euros (23,1%) pour les projets **COREGEN** (Core Network - General envelope). Pour le tunnel de base **Turin-Lyon** et ses voies d'accès, **aucune demande de financement n'a été soumise par l'Italie et la France**.

2 - Le **2^{ème} appel** a été lancé en 2022 avec une date limite fixée au 18/01/2023 et a permis de dégager 5,12 milliards d'euros, dont 1,62 milliard d'euros (31,6%) pour les projets **COREGEN**. Pour le tunnel de base **Lyon Turin** et ses voie d'accès, **aucune demande de financement n'a été soumise par l'Italie et la France**. Pour plus d'informations, voir les notes [Note 5](#) et [Note 6](#).

3 - Le **3^{ème} appel** pour le solde d'environ 2,4 milliards d'euros sera lancé par CINEA en septembre 2023, avec une date limite fixée au 18/01/2024. On peut supposer que pour les projets **COREGEN** les fonds disponibles, calculés en examinant les pourcentages des deux premiers appels, seront d'environ 0,641 milliard d'euros. Et ce très petit montant devra être réparti entre de nombreux projets!. Si le projet Lyon Turin réussit à obtenir des fonds par le biais du 3^{ème} appel, ceux-ci seront très limités et ne seront disponibles que début 2025.