



Vérifiez vos connaissances sur le projet de 2^{ème} ligne ferroviaire LYON TURIN

*Pour chaque phrase, choisissez l'une des 3 options :
(les réponses sont au verso)*

1. Le projet Lyon-Turin est déjà quasiment terminé.

VRAI – **FAUX** – **JE NE SAIS PAS**

2. Le massif de Belledonne est concerné par ce projet de 2^{ème} ligne ferroviaire.

VRAI – **FAUX** – **JE NE SAIS PAS**

3. Le tracé retenu, avec une part importante de tunnels, n'impactera que les habitants de Détrier.

VRAI – **FAUX** – **JE NE SAIS PAS**

4. Les ressources en eau de notre territoire sont menacées par le projet.

VRAI – **FAUX** – **JE NE SAIS PAS**

5. Les impacts pour notre territoire sont sous-évalués par les autorités publiques.

VRAI – **FAUX** – **JE NE SAIS PAS**

6. Le projet Lyon-Turin est la meilleure solution pour réduire le trafic de camions sur la route.

VRAI – **FAUX** – **JE NE SAIS PAS**

7. Le projet va bénéficier aux habitant·e·s de Belledonne pour leurs trajets du quotidien.

VRAI – **FAUX** – **JE NE SAIS PAS**

8. Les services de l'Etat et les hautes administrations sont favorables à ce projet.

VRAI – **FAUX** – **JE NE SAIS PAS**

LE QUIZZ LYON TURIN - LES REPONSES

1) Le projet Lyon-Turin est déjà quasiment terminé.

FAUX Moins de 20 km creusés côté français sur les 115 km (2 tubes de 57,5 km) du tunnel transfrontalier (*tunnel de base*) et rien côté italien. L'essentiel des travaux a consisté en des galeries de reconnaissance. Les accès (voies nouvelles entre Lyon et la Maurienne avec 7 autres tunnels) sont encore en phase d'étude et risquent de ne jamais voir le jour. De plus, le chantier n'est pas financé jusqu'au bout. Le stopper est encore parfaitement possible !

2) Le massif de Belledonne est concerné par ce projet de 2^{ème} ligne ferroviaire.

VRAI Le tunnel de Belledonne, long de 19,7 km, passerait sous le massif de Belledonne de Laissaud à Saint Rémy de Maurienne. A Détrier, seraient creusées : • une galerie de 6 000 m (reconnaissance en phase chantier puis, évacuation des eaux d'exhaure et ventilation en phase d'exploitation) • une descenderie de 600 m (phase d'attaque intermédiaire et donc extraction des gravats, évacuation des eaux d'exhaure et ventilation en phase travaux puis, sécurité et maintenance en phase d'exploitation).

3) Le tracé retenu, avec une part importante de tunnels, n'impactera que les habitants de Détrier.

FAUX 20 ans : durée estimée des chantiers à Détrier. Le carrefour à la sortie des gorges entre La Rochette et Pontcharra serait une vaste zone de chantier active 7j/7 : déviations, circulation alternée, ralentissements, sorties de chantier avec plus d'une centaine de camions par jour (gravats), déplacements quotidiennement perturbés, perte de terres agricoles et déforestation dans toute la vallée pour stocker les millions de m³ de déblais. On peut ajouter à cela la construction de centrales à béton et le percement d'un puits de ventilation (à Arvillard ?).

→ Même pour une voie ferrée souterraine, le chantier serait bien à ciel ouvert !

4) Les ressources en eau de notre territoire sont menacées par le projet.

VRAI Le creusement de longs tunnels draine l'eau de la montagne : le tunnel transfrontalier de base devrait drainer 60 à 125 millions de m³ d'eau/an, c'est-à-dire la consommation en eau de 4x la population de Savoie. En Maurienne, depuis 2002, début des travaux du tunnel de base, des problèmes ont été enregistrés sur 13 points d'eau proches des travaux souterrains. Le tunnel de Belledonne affecterait donc de manière certaine les ressources en eau du territoire. Entre autres, le débit du Bréda serait affecté (3 passages de galeries à 60 et 40 m sous la rivière), mais aussi les sources d'eau potable dans le triangle La Chapelle Blanche, La Rochette, Allevard voire au-delà.

5) Les impacts pour notre territoire sont sous-évalués par les autorités publiques.

VRAI Un constat en Maurienne : les impacts des travaux décrits dans le dossier d'enquête d'utilité publique du tunnel de base ont été très largement sous-estimés : trafic des camions de chantier x10, installation de chantiers dans le lit de l'Arc, expansion des surfaces pour le stockage des gravats, assèchement des sources, déforestation ... sans parler des nuisances sonores, visuelles et sur l'air qui sont sous/non évaluées. Les accès français, dont le tunnel de Belledonne fait partie, engendreraient au minimum une perte de 1 500 hectares de terres agricoles (dont les plus fertiles de Savoie). Comme sur tous les grands chantiers, les impacts réels sont bien supérieurs aux prévisions.

6) Le projet du 2^{ème} Lyon-Turin est la meilleure solution pour réduire le trafic de camions sur la route.

FAUX	<u>Projet 2e ligne Lyon-Turin</u>	<u>Utilisation de la ligne existante</u>
Capacité de transport :	équivalent 1 000 000 camions/an	équivalent 900 000 camions/an
Coûts prévisionnels :	30 milliards d'€ estimés à ce jour	600 millions d'€
Date de mise en service :	2050 ou plus	déjà en service

→ La meilleure solution est donc l'aménagement de la ligne actuelle, plus rapide et moins chère.

7) Le projet va bénéficier aux habitant.e.s de Belledonne pour leurs trajets du quotidien.

FAUX Ce projet ne prévoit rien sur l'amélioration des trajets du quotidien (sécurisation des passages à niveau, doublement des lignes uniques, insonorisation). Au contraire, les investissements dans le Lyon-Turin vont assécher les ressources financières publiques, privant le territoire d'améliorations pourtant indispensables. Il n'y aura pas de gare à Détrier.

8) Les services de l'Etat et les hautes administrations sont favorables à ce projet.

FAUX Le Conseil Général des Ponts et Chaussées, la Cour des Comptes, la Cour des Comptes Européennes, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)... se prononcent en disant que la pertinence de ce projet n'est toujours pas établie. Pour exemple, le COI de 2023 écrit : « *La régénération des infrastructures et leur modernisation restent certes politiquement moins attractives que les investissements neufs. Il faut cependant avoir le courage d'en faire la première des priorités des politiques publiques.* »

Doit-on vraiment accepter toutes ces nuisances, ces destructions irréversibles, ce coût phénoménal pour réaliser un projet inutile qui serait opérationnel dans des décennies alors qu'une solution pertinente existe déjà ? Rien n'est joué, et il ne tient qu'à nous, habitants du territoire, de nous faire entendre face à ce projet.