

NON Mme BONNIVARD, VOUS VOUS TROMPEZ DE PRIORITE !

13 ans après le décret qui déclarait d'utilité publique (DUP) et urgent les travaux d'accès français au tunnel de base du Lyon-Turin, dont la validité expire le 23 août 2028, SNCF Réseau a démarré seulement en fin d'année 2025 les études détaillées du projet. Une course de vitesse s'impose à elle pour éviter une procédure incertaine de prorogation de la DUP qui pourrait faire l'objet de recours de la part des opposants au projet.

Quoiqu'il en soit, le problème du financement de ces travaux estimé à 12 milliards d'€ reste entier. Alors que l'ex- ministre des Transports, Monsieur Clément Beaune, annonçait en juin 2023 vouloir débloquer par l'Etat français 3 milliards € soit 25 %, sollicitant la Région pour un montant équivalent de 25 % (l'UE apportant les 50% restants). Ce plan de financement n'est toujours pas défini à ce jour. Les promesses n'engagent que ceux qui les croient. C'est un gros caillou dans la chaussure tant les finances de l'Etat Français sont exsangues.

Ainsi, c'est sagement que le COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures) face aux budgets colossaux mobilisés pour cette nouvelle ligne, recommande depuis des années de prioriser la modernisation de la ligne Dijon-Modane, pour un coût sans commune mesure de 400/600 millions d'€ tenant compte des projets d'augmentation de desserte voyageurs dont le projet SERM (Service Express Régional Métropolitain de l'agglomération Aix-Chambéry-Montmélian), et de la réduction des nuisances pour les riverains.

Plus globalement, le COI fait écho aux demandes de financement pressantes de la SNCF pour l'entretien des lignes existantes devenu une priorité nationale.

Mme Bonnivard, en bonne lobbyiste du Lyon-Turin, ignore les analyses de la Haute Administration française (Cour des Comptes, Direction du trésor, Conseil Général des Ponts et Chaussées) qui mettent en cause la pertinence socio-économiques du projet. Elle reprend sans filtre les éléments de langage des promoteurs du Lyon-Turin sur l'obsolescence de la ligne existante Dijon-Modane.

Ainsi prétend-elle que la capacité de la ligne existante ne serait que de 7/8 millions de T/an alors que les documents officiels du dossier d'enquête publique de 2012 concernant les accès au tunnel de base font état de 14,7 millions de T/an, soit le double, ce qui permettrait de sortir de la route l'équivalent du chargement de 800 000 à 900 000 camions (il en est passé en 2025 : 1 450 000 aux passages des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, soit le niveau de trafic de la fin des années 1990).

Non Madame Bonnivard, vous vous trompez de priorité ! Plus que jamais le débat s'impose.

La priorité, c'est de mettre rapidement le fret sur la ligne existante Dijon-Modane. C'est la seule alternative dans la décennie à venir pour éviter la thrombose du trafic routier dans la vallée de la Maurienne et la VRU de Chambéry pendant les périodes de fermeture du tunnel du Mont-Blanc. C'est cette priorité qui devrait mobiliser les élus de tous bords pour exiger la réouverture et le développement de l'AFA (Autoroute-Ferroviaire-Alpine).

C'est aussi une urgence de santé public pour la population Mauriennaise et une urgence pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

Les habitants de la Haute Maurienne ont aussi besoin que les élus se mobilisent pour obtenir toutes les garanties afin de pérenniser la gare de

Modane et la ligne existante. On peut douter qu'il existe une volonté politique pour ce faire en cas de nouvelle catastrophe géologique endommageant la ligne, surtout si elle devait être transférée à TELT avec la mise en service du tunnel de base. Pourtant l'éboulement de La Praz d'août 2023 qui a causé son interruption pendant près de 20 mois a démontré son importance vitale pour la haute vallée.

Quant aux ambitions du Lyon-Turin en termes de transition écologique que vous évoquez, elles ne sont pas démontrées. La Cour des Comptes de l'Union Européenne analysait en 2020 qu'il faudrait entre 25 et 50 ans après la mise en service du tunnel de base pour compenser les émissions de CO² dues à sa construction, délai incompatible avec l'urgence climatique, la fuite en avant de la construction des accès aggraverait encore ce bilan carbone, alors que le transfert modal sur la ligne existante réduit immédiatement les émissions de CO².

Vivre et Agir en Maurienne

Émilie Bonnivard «a alerté» le ministre des Transports sur les accès du Lyon-Turin

Le 3 février dernier, Émilie Bonnivard, députée, «*alertait*» le ministre des Transports et le président du Conseil d'orientation des infrastructures sur l'hypothèse visant à utiliser la ligne historique Dijon – Modane comme accès au tunnel de base Lyon – Turin, «*au détriment des habitants, des trains du quotidien et du projet de SERM*». «*Cette option, fondée sur des arguments erronés, remettrait en cause l'ambition écologique et européenne du Lyon – Turin et doit être clairement écartée au profit de véritables accès nouveaux.*» La députée associait le Président du Conseil régional, le Président du Conseil départemental, les sénateurs de la Savoie et les députés de la première et troisième circonscriptions de la Savoie. Voici son courrier:

«Nous souhaitons vous alerter sur une tentation du COI et du Ministère des transports d'imaginer que la ligne historique Dijon-Modane pourrait servir d'accès français au tunnel de base Lyon-Turin. Cette option, nous la dénonçons avec tous les élus et acteurs du territoire (Département, Région, CIG, CGT, etc.) pour plusieurs raisons. Elle s'appuie sur des arguments fallacieux. Le tunnel de base en cours de réalisation est prévu pour une capacité allant jusqu'à 28 millions de tonnes. La ligne historique peut tout au plus accueillir entre 7/8 millions de tonnes selon les dernières études de SNCF Réseau et non 15 millions comme il est dit ici ou là. L'idée de faire passer des trains de fret la nuit est à rejeter compte-tenu de la structure de cette ligne qui passe en zone



Émilie Bonnivard a alerté les pouvoirs publics sur la dangerosité de l'utilisation de la ligne historique Dijon-Modane, qui remettrait en cause l'ambition écologique du chantier.

urbaine entre Ambérieu et Montmélian, en passant par Aix-les-Bains et Chambéry et au cœur de la vallée de Maurienne. Ce sont près de 250 000

habitants qui seraient impactés par des nuisances nocturnes inacceptables.

Par ailleurs, la volonté de saturer en fret plus encore la ligne existante Dijon-Modane, condamne d'emblée le projet de SERM en cours et l'amélioration du trafic des trains de voyageurs du quotidien. Cette saturation réduirait de fait les sillons nécessaires au projet de SERM, alors que l'IGEDD a démontré la quasi-saturation de la ligne. En effet, pour faire cohabiter 80 trains de fret et le SERM, des travaux seraient nécessaires sur l'infrastructure entre Aix-les-Bains et Chambéry entre 250 millions d'euros à minima, jusqu'à 400 millions pour répondre aux objectifs du SERM.

Imaginer que la ligne existante peut servir d'accès au tunnel de base c'est trahir

l'ambition du Lyon-Turin en termes de report modal et donc de transition écologique (8 millions de tonnes de fret maximum versus 28 millions). C'est condamner un vrai projet d'amélioration du transport ferroviaire du quotidien pour tous les savoyards, le SERM. C'est faire subir aux savoyards proches de la ligne historique des secteurs d'Aix-les-Bains, de la cluse de Chambéry, de la Combe de Savoie et de la vallée étroite de la Maurienne, des nuisances sonores inacceptables liées à un fret continu toutes les nuits. C'est continuer à subir sur le long terme la saturation de la voie urbaine de Chambéry avec tous les impacts sur la qualité de l'air, en raison notamment du report de trafic lié à la fermeture du tunnel du Mont Blanc pour travaux.»