

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, dégageant 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 (tavaux 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.

D'ailleurs, le gouvernement a jugé que l'urgence clamée par TELT et quelques lobbystes élus et industriels, devait être relativisée au point de ne pas solliciter l'aide financière de l'UE (via l'appel à projet du MIE) en Janvier comme elle aurait pu le faire pour ce projet : la France a, à juste titre, d'autres priorités. Il convient, enfin, d'être raisonnable sur les choix politiques d'aménagement : prioriser le contournement ferroviaire lyonnais est une évidence certaine, par exemple.

Sur le tunnel de base, le COI est muet, considérant que ce projet relève de la diplomatie entre la France et l'Italie et qu'il n'est pas compétent pour se prononcer. Façon aimable de n'avoir pas à trancher ? Si le projet était défendable, le COI l'aurait défendu. L'aveu est dans la pirouette : le projet ne serait pas défendable pour le COI et le COI devrait pouvoir le confirmer.

Le Lyon Turin est un projet ferroviaire à 25 ans qui ne se fera pas... et qui, en attendant, favorise le tout routier.

Alors que l'on peut mettre des camions sur le train dès aujourd'hui (la ligne existante ne fonctionnant qu'à 17% de sa capacité), la SNCF prévoit, pourtant, de casser les infrastructures ferroviaires à Saint Jean de Maurienne. Ce démontage de la gare de triage, prévu au printemps, et l'absence d'une réelle politique de développement du transport ferré de marchandise dès aujourd'hui sont incompréhensibles et n'ont aucune logique. C'est au final, une politique du tout routier qui se met en place, avec un nombre croissant de camions sur la cluse de Chambéry et la Maurienne. La fermeture programmée (de longue durée) du tunnel du Mont Blanc, dans les mois à venir, va accroître cette évolution.

L'ouverture de ce 2^{ème} tunnel autoroutier, entorse à la Convention Alpine, enfreignant honteusement les lois sur les enquêtes publiques, est imminente et constitue un prolongement inacceptable de 30 ans d'errance dans la politique de transport et l'aménagement de la Maurienne.

Cette politique du tout routier se fait avec l'appui d'élus locaux, départementaux et régionaux qui, non seulement sont favorables à la nouvelle ligne Lyon Turin et à l'ouverture du 2^{ème} tube autoroutier du Fréjus, mettant clairement en concurrence la route et le rail.

Annexe 2 : CP EELV national sur le rapport COI

Page suivante.

Communiqué de presse - Publication du Rapport du COI

Le scénario de planification écologique, à la hauteur des engagements de transition écologique des mobilités, doit être concrétisé par des investissements publics suffisants

Le dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), après plusieurs semaines d'attribution, vient finalement d'être officiellement remis. Pour rappel, le COI a été instauré par la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, et a pour mission d'éclairer le Gouvernement sur les politiques d'investissement dans la mobilité et les transports.

Destiné à permettre d'élaborer la feuille de route du Gouvernement pour la décennie à venir (2022-2032), ce rapport se focalise sur la transition écologique des mobilités, et préconise "d'investir plus et mieux" en faveur de cette transition. Il dégage trois scénarii d'investissements dans les infrastructures, et se projette sur vingt ans.

Le premier s'inscrit dans le cadre financier actuel très contraint du Gouvernement. Les écologistes l'ont dénoncé lors de l'examen du projet de loi de finances 2023. Le COI rejoint cette prise de position en l'écartant clairement.

Les écologistes privilégient et appellent à une sobriété dans les investissements nouveaux, écartent totalement le troisième scénario intitulé "priorité aux infrastructures" qui donne la primauté à de nouveaux projets routiers ou de lignes à grande vitesse ferroviaires, en réponse à des desideratas locaux inconsidérés relevant de choix de politiques publiques d'un autre temps. Dans la continuité des décisions des derniers quinquennats, ce scénario contrecarre profondément nos objectifs environnementaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'artificialisation des sols, au détriment de la biodiversité.

C'est le cas de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, véritable gouffre financier dont les coûts environnementaux explosent et enfreignent la législation sur l'eau. Il est temps d'engager un report modal rapide vers la ligne existante dont les capacités sont bien réelles, suffisantes et rapidement adaptables.

L'ambition affichée dans **le deuxième scénario de "planification écologique"**, qui répond aux engagements pris par la France, à la stratégie nationale bas carbone, et à la stratégie européenne définie dans le paquet climat "fit for 55", est, quant à elle, fortement saluée. Ce scénario présenté par le COI comme la recommandation vers laquelle le Gouvernement devrait s'orienter s'il veut parvenir à respecter ses engagements, affiche un positionnement clair allant dans le sens d'une politique des mobilités sobre et décarbonée, telle que les écologistes la défendent.

L'un des leviers majeurs de décarbonation réside dans la mutation des usages et de l'utilisation des ressources énergétiques, qui doit passer par une nouvelle façon de penser l'aménagement urbain, les déplacements quotidiens, les services de mobilités, en harmonie avec la **biodiversité**, la **ressource en eau**, et en vue d'atteindre les objectifs de **zéro artificialisation nette**, auxquels les projets d'infrastructures ne devraient pas déroger.

Une priorité pour **la régénération et la modernisation du rail** plutôt que de nouveaux grands projets d'infrastructures coûteux ; **un déploiement accéléré des réseaux express métropolitains régionaux** comme alternative durable à la voiture individuelle dans les zones urbaines mais aussi pour désenclaver les zones périphériques peu denses ; **l'adaptation des routes aux objectifs de réduction de l'artificialisation des sols** ; enfin, **l'augmentation des investissements pour le fluvial**, sont autant de mesures indispensables pour la transition des mobilités.

Le financement de tels investissements est estimé à 175 milliards d'euros sur dix ans. Pour ce qui est spécifiquement du ferroviaire, comment s'opère l'articulation entre l'ambition du rapport du COI et l'actuel contrat de performance Etat-SNCF Réseau, qui maintient notre gestionnaire la tête sous l'eau ?

L'ambition du COI pour atteindre l'objectif de doublement de la part modale d'ici 2030 pour le ferroviaire (fret et voyageurs) sera impossible à tenir avec les moyens prévus dans l'actuel contrat de performance : 2,84 milliards d'euros d'investissements annuels ne sont même pas suffisants pour régénérer le réseau existant, il manque pour cela au moins 1Md €/an.

Les écologistes ne soutiennent pas la très forte hausse des prix des péages ferroviaires, qui affecterait fortement les régions et entraverait l'essor du fret. L'augmentation des redevances d'infrastructures serait de l'ordre de 30% en 10 ans, alors qu'ils sont déjà les plus chers d'Europe : cela plomberait les chances d'un rééquilibrage de la compétitivité du rail face à la route. Comment relancer le ferroviaire en le rendant plus cher pour l'ensemble des usagers ?

Le périmètre européen est l'avenir du ferroviaire comme alternative de décarbonation face au routier et à l'aérien : la régénération, la modernisation du réseau et du matériel roulant doivent structurer un réseau ferroviaire européen de plus en plus dense. Un soutien au fret ferroviaire est indispensable, afin de réaliser une structuration du réseau fret en reliant les ports et les axes européens majeurs, pour un transport multimodal.

Pour l'essentiel, la clé de financement des investissements ferroviaires réside dans un **rééquilibrage de la concurrence rail/route, en cohérence avec les principes utilisateur/payeur et pollueur/payeur** : Une part des revenus autoroutiers doit impérativement basculer vers le ferroviaire. Les écologistes défendent par ailleurs une affectation de 30% d'une redevance poids lourds à l'AFITF.

Les écologistes regrettent cependant que le rapport n'accorde pas une place majeure aux mobilités actives, notamment le vélo et la marche à pied, outils indispensables au développement de l'intermodalité. Le texte considère en effet que, dans les hypothèses budgétaires les plus contraintes, l'Etat pourrait être conduit à ne pas poursuivre les appels à projets au prochain quinquennat. Au regard des annonces du Gouvernement, cela serait une forte déception pour de nombreux acteurs, et aurait aussi un effet négatif sur les investissements. Si les investissements des collectivités locales pour le vélo sont en forte croissance, elles ne peuvent atteindre les objectifs fixés seules. Les sommes investies doivent encore être largement augmentées sur tous les territoires.

Les écologistes appellent donc à un signal fort de l'Etat, un changement de paradigme qu'il faudra pérenniser notamment par l'adoption d'une loi de programmation des infrastructures qui inscrira clairement au moins 100 milliards pour les dix ans à venir.