

Les élu·e·s écologistes exigent une suspension des travaux préparatoires sur le Lyon-Turin et proposent un plan de report modal dès maintenant

Le 10/11/2022

✓ **Un défi : le contexte alarmant, qui renforce la nécessité d'agir vite**

Le 6^e rapport du GIEC paru en avril 2022 est une référence scientifique solide qui donne le cap sur l'ampleur et la temporalité des actions à mener pour contenir le dérèglement climatique dans un seuil acceptable. Les émissions de CO2 doivent décroître rapidement à partir de 2025 pour atteindre moins 50% en 2030.

«Nous nous trouvons à la croisée des chemins. En prenant les bonnes décisions aujourd'hui, nous pouvons garantir un avenir viable. Nous disposons des outils et du savoir-faire nécessaires pour limiter le réchauffement»¹ Hoesung Lee, Président du GIEC.

Si on agit dès maintenant, la réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 est encore un objectif atteignable. En termes d'action, cela implique des changements de politiques publiques à tous les échelons, pour inciter à la réduction des émissions et modifier les trajectoires de développement. Le transport est l'un des secteurs les plus concernés.

En 2012, les écologistes avaient exprimé leur opposition au projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin, élaborée à la suite d'une convention commune avec les Verts européens, suisses et italiens, après plusieurs mois de travail préparatoire et deux jours de débats et d'auditions contradictoires. L'opposition des écologistes au nouveau Lyon-Turin n'est pas une opposition au ferroviaire, mais la dénonciation d'un méga-projet aux coûts financiers et environnementaux démesurés, qui n'a pas démontré son utilité et qui détourne les moyens nécessaires à la modernisation du système ferroviaire en se trompant de priorité.

Pire, les inquiétudes soulevées sur l'impact de ce projet deviennent réalité 10 ans après, et font courir le risque de dommages irréversibles. La position des écologistes n'a pas évolué depuis 2012 à savoir le report du transport routier vers le ferroviaire via la ligne existante, une solution moins onéreuse et moins impactante pour l'environnement. Cette position est confortée aujourd'hui par les alertes successives qui se réalisent sur ce projet.

✓ **Une nouvelle alerte sérieuse : la mise en danger de la ressource en eau**

Parallèlement au dérèglement climatique, 6 des 9 limites planétaires ont déjà été franchies dont celle du cycle de l'eau douce² début 2022.

¹ <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2022/04/IPCC-AR6-WG-III-PressRelease-French.pdf>

² https://www.nature.com/articles/s43017-022-00287-8.epdf?sharing_token=hier2n7O_tPCIC8-r06bmdRgN0jAjWel9jnR3ZoTv0P2KmS6QajbKp2nZuUVCQ0Vp_P0L_fySeHBsRgAaquylOp9LnWtWwctu_gtf2IN3rQca4cpkK1yn9HaZMp0U7_CeAUSZHD1Xu5KL_3KimuwqoA5hdvBx21Dt1POSvkJdo%3D

Comme une sombre illustration, la sécheresse historique qui a touché la France au cours de l'été a démontré notre vulnérabilité face au changement climatique et la nécessité absolue de protéger la ressource en eau.

Or, les travaux préparatoires du nouveau tunnel de base Lyon Turin constituent une véritable menace : les creusements des galeries de reconnaissance sont déjà à l'origine de tarissements ou de diminutions substantielles des ressources en eau³.

Une alerte citoyenne nouvelle intervient dans le dossier du Lyon-Turin et pointe les risques sur la ressource en eau sur les territoires concernés. Au regard des menaces qui pèsent sur l'eau, **85 députés ont déposé en octobre 2022 une demande de commission d'enquête portant sur le non-respect de la législation et des réglementations relatives à l'eau.**

En Savoie, cinq communes pour lesquelles un ou plusieurs périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable existent, sont menacées par le tracé : Avrieux, Bramans, Modane, Orelle, St André.

L'association « Vivre et agir en Maurienne » soulève le risque de « dommage irréversible »⁴ causé par la construction du tunnel sur 17 captages d'eau potable en Maurienne.

Pourtant des arrêtés préfectoraux portant déclaration d'utilité publique⁵ pour l'instauration des périmètres de protection de l'eau en vue de la consommation humaine mentionnent l'interdiction formelle d'entreprendre des travaux d'excavation des sols et sous-sols dans les périmètres de protection. Ils sont ignorés par TELT, et l'État ne les fait pas respecter !

Dans ce contexte, nous demandons une suspension conservatoire immédiate des creusements de galeries car les travaux d'excavation prévus portent atteinte aux périmètres de protection. Nous souhaitons **qu'une étude hydraulique et environnementale soit menée de manière immédiate pour constater l'impact sur l'eau**, y compris sur la construction envisagée du tunnel sous Chartreuse dans le scénario Fret.

✓ **Un coût exorbitant qui explose entraînant un risque d'assèchement des financements pour le ferroviaire alors que les besoins sont énormes**

Ce projet de nouvelle liaison au lieu de lutter contre le dérèglement climatique, va y contribuer directement et indirectement en empêchant la mobilisation d'argent public dans la transition au profit d'une réelle adaptation de nos besoins en mobilité.

<https://bonpote.com/la-6e-limite-planetaire-est-franchie-le-cycle-de-leau-douce/>

³ [Le rapport COWI](#) commandé par l'UE fait mention d'une affectation du débit des eaux de surface pour les zones situées en amont et en extrémité des tunnels.

⁴ Saisine en novembre 2022 de [CNDASPE](#) qui a estimé que ce signalement était « évocateur d'une véritable alerte ».

⁵ A récupérer

Le coût de la nouvelle liaison, estimé à 18 milliards d'euros par son promoteur, à 26,1 milliards d'euros par la Direction générale du Trésor et la Cour des Comptes en 2012⁶ pourrait être réévalué à hauteur de 30 milliards d'euros compte tenu de l'inflation, soit 30 fois le coût du projet de Notre-Dame-des-Landes. Le coût de la seule section transfrontalière devrait connaître une augmentation de 85% par rapport à l'estimation initiale d'après la Cour des comptes européenne en 2020⁷. Et ce, sans compter l'explosion des coûts énergétiques et des indices BTP constatés depuis 2021.

Rapporté au kilomètre, il est un des projets d'infrastructure de transport les plus coûteux depuis des décennies. Pourtant, les financements européens du projet ne sont pas assurés. La Commission européenne, qui gère le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) via son Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA) ne communique pas les détails de son financement ; manque de transparence sur l'utilisation des fonds publics et opacité sont les maîtres-mots. À ce jour, nous n'avons absolument pas la certitude que l'Europe puisse financer le projet pour 2030, date théorique de sa livraison.

Par ailleurs, en septembre 2022, le ministre des Transports a réuni à Lyon l'ensemble des acteurs pour un tour de table concernant le financement de la section française : il espère des financements européens à hauteur de 50%⁸ et l'État serait prêt à prendre à sa charge la moitié des 50% restants, les collectivités devant compléter donc pour 25 %, ce qui est complètement irréaliste s'agissant d'un montant de plusieurs milliards obérant toute capacité de financer l'entretien du réseau ferré Auvergne-Rhône-Alpes pour longtemps. L'absence de consensus autour du montage financier, avec la sortie de plusieurs collectivités, rend de fait caduc le protocole de financement.

✓ **Les besoins d'investissement sur l'ensemble du réseau ferré existant demandent des moyens importants et font consensus**

Nous avons hérité d'un réseau extraordinaire, le deuxième plus grand d'Europe, mais aussi l'un des moins circulé. En France, le nombre de circulations par kilomètre est deux fois moins élevé qu'en Allemagne. Notre réseau vieillit aussi : 29 ans en moyenne contre 17 ans en Allemagne, qui pourtant, annonce 86 Mds€ d'investissement pour les dix prochaines années.

Bien que l'État ait agi ces dernières années, notamment suite au terrible accident de Brétigny, pour l'amélioration du ferroviaire, pour la rénovation, la régénération d'un réseau vieillissant, ces efforts restent encore très insuffisants. Le manque d'investissement dans le réseau est le plus gros écueil du ferroviaire français.

Le contrat de performance Etat-SNCF Réseau a fait une unanimité de déçus. Pour les régions, 2,84 Mds€ d'investissement annuel est bien insuffisant pour la modernisation et la régénération du réseau.

⁶ Référé de la Cour des Comptes, 1er août 2012 :

https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/RF_64174_Projet_liaison_ferroviaire_Lyon-Turin.pdf

⁷ Rapport spécial "Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus" Cour des Comptes européenne 2020 :

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_FR.pdf

⁸ Audition de M. Clément Beaune, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, à la Commission de l'aménagement du territoire et développement durable du Sénat, le 5 octobre 2022 :

<http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20221003/devdur.html#toc4>

Sans 1,5 Mds€ supplémentaires par an, c'est une dégradation pure et simple de l'état du réseau, et la fermeture de lignes qui sont en jeu.

Aussi, 1,5 Mds€ supplémentaires permettraient au gestionnaire d'infrastructures de garantir un maillage équilibré du territoire, d'offrir une alternative de mobilités, de créer un choc d'offre en augmentant la fréquence sur les sillons existants.

Seize présidents de régions françaises ont appelé à un *"New Deal ferroviaire"*, dans une tribune publiée dans le Monde le 22 octobre 2022, demandant un plan d'investissements de 100 milliards d'euros en dix ans. *"Notre ambition est claire : créer un 'choc d'offre' de transport, remettre à niveau le réseau existant et le moderniser dans les territoires ruraux comme dans les villes, construire les nouveaux RER métropolitains, renforcer les autoroutes industrielles et touristiques ferroviaires vers l'Europe."* Les présidents de régions rappellent que le réseau ferroviaire français "requiert, selon Jean-Pierre Farandou, le PDG de la SNCF lui-même, un investissement de 100 milliards d'euros sur quinze ans, pour sa remise à niveau immédiate et pour atteindre la neutralité carbone en 2050".

✓ **Il n'est pas trop tard pour cesser le gaspillage et réorienter les investissements prévus vers les projets utiles**

Autoroutes A89 et A51, aéroport Notre-Dame-des-Landes, barrage de Sivens : comme à l'accoutumée, les promoteurs de grands projets inutiles pratiquent la technique du « pied dans la porte », en créant des petits tronçons du parcours pour donner l'illusion d'une irréversibilité de la totalité du projet.

Nous réaffirmons que ce n'est pas parce que 1,7 milliards d'euros ont été dépensés pour ce projet, que nous devons dépenser aveuglément les 28 milliards restants dans le programme actuel.

Alors que moins de 10% du tunnel a été creusé (10,6 km dans le tube sud sur les 115 kms au total⁹), il est encore temps de reconsidérer les priorités budgétaires et de stopper ce gaspillage massif d'argent public qui assècherait tous les investissements ferroviaires au service de projets nécessaires et pertinents sur les infrastructures existantes.

✓ **Dans ce contexte, nous défendons la nécessité d'un report modal effectif et immédiat pour le transport de voyageurs et de marchandises**

Un report modal conséquent vers le fret ferroviaire

Afin d'atteindre l'objectif européen de neutralité carbone d'ici à 2050, le report de la route vers le rail est essentiel. Il y a 10 ans, les écologistes défendaient l'adoption d'un objectif de part modale du fret ferroviaire sur les Alpes du Nord à l'horizon 2025 de 65%.

Force est de constater que, dix ans plus tard, la part modale du fret ferroviaire en France reste très modeste, plafonnant entre 9 et 10%.

⁹ Observatoire du grand chantier Lyon-Turin n°18. Avancement des excavations du tunnel de base au 31/03/2022: https://www.savoie.fr/upload/docs/application/pdf/2022-04/obs-dgc-lyonturin-donneescles_n18_-_04_2022_2022-04-08_10-11-24_293.pdf

L'objectif de doublement à horizon 2030, fixé par la loi Climat et résilience, est donc ambitieux au regard du saut qui doit être réalisé, mais reste tout à fait atteignable.

D'autant que le transport routier peine à faire face à l'augmentation de l'énergie et à une concurrence avec dumping social. Les transporteurs ont intérêt à une évolution du secteur.

Les écologistes ont toujours défendu un développement massif et rapide du fret ferroviaire. Pour ce faire et avant d'envisager des infrastructures nouvelles, **nous voulons donc d'abord renforcer et améliorer la capacité de la ligne existante** qui a déjà bénéficié de près d'un milliard d'euros¹⁰ pour sa mise au gabarit GB1, avec des travaux de mise en sécurité du tunnel du Mont-Cenis.

Aujourd'hui, les promoteurs du LTF mettent en avant une limitation de la capacité du tunnel historique à une cinquantaine de trains par jour décidée par RFI. Or, c'est en contradiction avec la réalité des circulations puisque la ligne voit passer chaque jour 100 trains de moins qu'il y a 20 ans. L'argument de saturation de la ligne avancé par les promoteurs du projet est fallacieux et la situation de saturation de la ligne existante n'a jamais été avérée.

Mis en place par le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes en avril 2019, l'observatoire de la saturation ferroviaire avait pour mission d'objectiver la réalité des trafics ainsi que des capacités disponibles sur les infrastructures actuelles. Ces données, en complément de celles déjà disponibles, sont donc indispensables pour arbitrer sur la programmation des travaux à mener sur l'infrastructure existante. Or à ce jour, il n'a produit aucun rapport final. **C'est la raison pour laquelle nous demandons la publication de données fiables et vérifiées dans les six mois.**

La pollution de l'air dans les vallées alpines est un enjeu de santé publique majeur pour engager un report modal massif

Comme nous l'affirmions en 2012, dans la position adoptée par EÉLV et le Parti Vert Européen suite à la convention sur les traversées alpines, pour les flux de marchandises **nous refusons toujours de manière inconditionnelle le percement d'une seconde galerie** pour les tunnels routiers du Gothard, du Mont-Blanc et de Tende. Nous refusons également la transformation, au tunnel du Fréjus, du tube percé pour la sécurité en tube de circulation routière.

Le besoin de liaisons « voyageurs » performantes entre les pôles urbains de l'arc alpin

La dépendance à la voiture individuelle organisée depuis des décennies a aujourd'hui des conséquences sociales majeures : les plus modestes ont de plus en plus de difficultés pour se déplacer et aller travailler. L'investissement dans le réseau ferré existant pour améliorer et développer les transports en commun du quotidien est un impératif.

En remplacement d'une nouvelle liaison grande vitesse entre 2 métropoles, nous pensons qu'il faut prioriser une desserte des vallées de l'Arve et de la Maurienne pour les déplacements du quotidien et

¹⁰ Compte rendu Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Assemblée nationale, 23 octobre 2013 : <https://www.assemblee-nationale.fr/14/cr-dvp/13-14/c1314011.asp>
propos de Bernadette Laclais:

les flux touristiques. Il faut également que les travaux à engager sur le réseau existant permettent une meilleure desserte des villes régionales du sillon alpin nord et leur interconnexion.

Ainsi, lors des comités de pilotage sur la section française, SNCF Réseau a présenté des hypothèses de doublement intégral de la ligne entre St-André-le-Gaz et Chambéry pour un coût de 600 M€, ou une version allégée pour 120 M€. Nous pouvons y ajouter la création d'une 4e voie entre St-Fons et Grenay, le lancement des travaux du CFAL Nord (déclaré d'utilité publique il y a 10 ans), la création d'un saut de mouton à Montmélian pour éviter les cisaillements ou encore la mise en place d'IPCS (Installations Permanentes de Contre Sens) sur des lignes chargées. L'ensemble de ces aménagements bénéficieront au trafic fret mais également au trafic voyageurs.

- ✓ **Nous demandons des travaux d'améliorations sur les lignes existantes dès à présent en mobilisant les fonds dédiés au report modal**

Depuis 2012, 200 millions d'euros issus du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) ont été utilisés pour financer les déficits récurrents de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFRTF).¹¹ **Nous demandons l'arrêt de ce détournement du FDPITMA pour financer le report modal** : les 20 millions d'euros annuels pourraient financer des investissements utiles sur les infrastructures existantes.

Conclusion

Nous demandons **une suspension conservatoire immédiate des travaux d'excavation** prévus portant atteinte à des périmètres de protection de source d'eau.

Nous souhaitons qu'une étude hydraulique et environnementale soit menée de manière immédiate pour constater l'impact sur l'eau.

Nous refusons de manière inconditionnelle le percement d'une seconde galerie dans les tunnels routiers du Gothard, du Mont-Blanc et de Tende, ainsi que la mise en service du tube de sécurité du tunnel du Fréjus comme 2e tube de trafic normal.

Nous continuons à défendre un développement massif et rapide du fret ferroviaire. Avant d'envisager des infrastructures nouvelles, **nous voulons donc d'abord renforcer et améliorer la capacité de la ligne existante.**

Nous souhaitons l'adoption d'un objectif franco-italien de part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2025 de 65% sur les liaisons transnationales des Alpes du Nord (Vallées de l'Arve et de la Maurienne).

Nous demandons la reprise de l'observatoire de la saturation ferroviaire et la publication de données fiables et vérifiées dans les six mois.

Nous demandons l'arrêt du détournement du FDPITMA pour financer le report modal.

¹¹ La Ville de Grenoble a dénoncé publiquement par sa plainte de 2018 le détournement du bon usage du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) et un recours judiciaire en Conseil d'Etat a été déposé en 2021 par des élus et associations de Chamonix.

Premiers signataires :

Cyrielle Chatelain, Députée de la 2^{ème} circonscription de l'Isère, Présidente du groupe Ecologiste à l'Assemblée nationale

Guillaume Gontard, Sénateur de l'Isère, Président du groupe Ecologiste au Sénat

Karima Delli, Députée européenne, Présidente de la commission des transports et du tourisme au Parlement européen

Lisa Belluco, Députée du groupe Ecologiste, Vice-présidente de la commission du Développement durable et de l'aménagement du territoire, Membre du Conseil d'orientation des infrastructures

Jacques Fernique, Sénateur, en charge du ferroviaire pour le Groupe Écologiste - Solidarité et Territoires

Thomas Dossus, Sénateur du Rhône

Hubert Julien-Laferrière, Député de la 2^{ème} circonscription du Rhône

Jérémie Iordanoff, Député de la 5^{ème} circonscription de l'Isère

Marie-Charlotte Garin, Députée de la 3^{ème} circonscription du Rhône

Gwendoline Delbos-Corfield, Députée européenne

Eric Piolle, Maire de Grenoble

Pierre Mériaux, Adjoint au Maire de Grenoble en charge du dossier Lyon-Turin

Jean-Charles Kohlhaas Vice-président Déplacement, intermodalité, logistique urbaine à la Métropole de Lyon

Fabienne Grébert, Présidente du groupe Ecologiste à la Région Auvergne Rhône-Alpes

Alexandra Caron-Cusey, conseillère régionale en charge du dossier Lyon-Turin au sein du groupe Ecologiste