

LE LYON-TURIN, POUR QUOI FAIRE ?

Non au Lyon-Turin du 20^{ème} siècle

Pour un réseau ferré (TER et Fret) du 21^{ème} siècle

Le transport le moins cher avec le moins d'impact, est celui qu'on économise

Commençons par réduire les flux, et améliorer l'existant

Ci-joint, la lettre que nous avons déposé à l'enquête publique

Cette lettre est destinée aux commissaires enquêteurs.

Sa forme est spécifique au cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Public (DUP).

Les Amis de la Terre en Savoie et en Isère ont donc essayé de répondre à la question posée.

Ce projet, est il d'utilité publique ?

L'idée d'un report modal, de la route vers le rail est très séduisante en soi... Elle remporte, à juste titre, l'adhésion d'une grande partie de la population.

La nécessité d'améliorer le réseau TER est incontestable, par contre celle du « toujours plus vite » et des LGV, ne nous semble pas pertinente.

Les questions que nous avons posé :

- Le Lyon-Turin, pour quoi faire ?
- L'évolution du trafic justifie-t-elle encore le projet ?
- Les impacts importants occasionnés par ce projet sont ils d'utilité publique
- Y-a-t-il une réelle intention des pouvoirs publics de mettre en place rapidement le report modal ?
- Le financement et la rentabilité de ce projet sont ils assurés ?
- La Grande Vitesse, pour quoi faire ?

Les constats :

Des paroles et des promesses non tenues depuis des dizaines d'années...

mais aucune réelle volonté politique de report de la route vers le rail

Des financements basés sur des promesses

Une rentabilité discutable basée sur des données non réactualisées

Le trafic actuel en baisse ne justifie pas le projet

L'évolution du trafic futur ne justifie pas le projet

Des impacts largement sous estimés aux conséquences inacceptables...

Une autre approche est possible: une approche de sobriété !

Supprimer les transports inutiles

Relocaliser

Faire payer le vrai prix des transports

Réinterroger notre rapport au temps

Notre conclusion

Ce projet, a été conçu au 20^{ème} siècle sur un modèle de croissance infinie

il n'a pas été motivé par des raisons environnementales, mais par des raisons économiques qui ont changées durablement aujourd'hui !

Nous avons donc exprimé un avis très défavorable à ce projet de Lyon Turin qui nous est présenté.

Par contre nous sommes favorable à l'examen de tout autre projet, de report modal de la route vers rail (voyageurs et marchandises) à partir de l'amélioration des voies existantes, qui prendra en compte la question essentielle de la suppression des transports inutiles pour réduire au maximum les flux, et proposera un réseau ferré (fret et TER) d'un 21^{ème} siècle, sobre et soutenable pour les hommes et la planète

Nous avons demandé

- l'organisation par la CNDP d'un « Débat Public sur la traversée des Alpes par le fret et les voyageurs »
- l'arrêt des travaux du tunnel de base que rien ne justifie, après les travaux de mise au gabarit B1 du tunnel du mont Cenis.
- de respecter l'opposition importante d'une très grande partie des habitants, côté italien en Val de Suse , et de reconnaître le droit des habitants à maîtriser le développement de leur territoire.

31bis, rue Jacotot 73100 Aix les Bains

06 37 54 47 60

savoie@amisdelaterre.org

<http://amisdelaterre73.free.fr>

ISERE - 38

5 place Bir Hakeim 38000 Grenoble

06 67 39 76 59

atisere@gmail.com

<http://amisdelaterre-isere.over-blog.org/>

Chambéry, le 16 mars 2012

A l'attention de
Mmes et MM. les commissaires enquêteurs - Enquête publique Lyon-Turin
Mairie de Chambéry 73000 CHAMBERY

Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs

Nos 2 associations les Amis de la Terre en Savoie et les Amis de la Terre Isère membre de la fédération les Amis de la Terre France souhaitent vous faire part de leurs questionnements et remarques.

Avant de répondre aux multiples interrogations posées par ce projet, il nous semble essentiel, d'abord, d'essayer de répondre à la question posée. Ce projet, tel qu'il nous est présenté, est-il vraiment d'utilité publique ?

L'idée d'un report modal, de la route vers le rail est très séduisante en soi... Elle remporte, à juste titre, l'adhésion d'une grande partie de la population.

La nécessité d'améliorer le réseau TER est incontestable, par contre celle du « toujours plus vite » et des LGV, ne nous semble pas pertinente.

Pour juger de l'utilité publique de ce projet, voici en bref, un certain nombre de questions que nous posons ; Questions auxquelles nous apporteront des précisions ci-après, et essaierons d'y répondre :

- Le Lyon-Turin, pour quoi faire ?
- L'évolution du trafic justifie-t-elle encore le projet ?
- Les impacts importants occasionnés par ce projet sont-ils d'utilité publique (cf. les nombreuses « remarques » d'habitants et d'élus des communes traversées, et de l'Autorité Environnementale)
- Y-a-t-il une réelle intention des pouvoirs publics de mettre en place rapidement le report modal ?
- Le financement et la rentabilité de ce projet sont-ils assurés ?

Mmes, Mrs. les commissaires, il nous semble nécessaire de rappeler les origines de ce projet.

Il y a environ 25 ans, les élus savoyards voulaient une liaison TGV de Londres à Bourg-Saint-Maurice, cela pour faire prospérer les stations de ski...

Devant la critique des écologistes, des élus de Tarentaise, évoquaient en privé avec des représentants du BTP que « si nous voulons que ce projet soit accepté par les écolos, nous devons d'abord présenter un projet de ferroutage... »

Comme il fallait donner à ce projet une envergure internationale et européenne, l'idée d'une liaison Lisbonne-Kiev arrivait à point nommé. La raison économique s'appuyait alors sur la nécessité pour l'industrie d'utiliser la main d'œuvre du sud de l'Europe qui à l'époque était économiquement la plus rentable...

Les statisticiens de l'époque prévoient également que les volumes transportés entre la France et l'Italie allaient conduire à un doublement du trafic transfrontalier tous les 10 ans... Vers les années 2010 nous devons assister à une saturation de la ligne ferroviaire historique, et à celle de l'autoroute vers 2020. Ce nouveau projet devait donc permettre d'éviter la saturation de l'autoroute et remplacer la ligne historique trop pentue pour le concept d'autoroute ferroviaire qui devait absorber cette importante augmentation de trafic.

Ce projet, conçu au 20ème siècle sur un modèle de croissance infinie, n'a pas été motivé par des raisons environnementales d'utilité publique mais par des raisons économiques qui ont changé durablement aujourd'hui !

Un premier constat d'ensemble:

Ce projet conçu, il y a plus de 20 ans, au 20^{ème} siècle, ne réponds plus aux nécessités et aux besoins du 21^{ème} siècle.

La situation existante à fortement changée :

- la croissance n'est plus au rendez-vous et ne le sera plus pour longtemps encore.
- les finances publiques en Europe sont au plus mal.
- avec le recul, les conséquences des impacts négatifs sur l'homme et son environnement de la construction de telles infrastructures, commencent à être mieux connus.
- les lignes nouvelles à grande vitesse (GV) censées être moteur de la croissance et de l'emploi n'ont pas fait leur preuve.

Y a-t-il une réelle intention des pouvoirs publics de mettre en place rapidement le report modal ?

Aujourd'hui une très grande majorité de citoyens est favorable au transfert des camions sur les trains. Les élus nous « disent » la même chose. Une des motivations premières annoncées, de ce grand projet Lyon Turin, serait de transférer le transport de marchandise de la route vers le rail

Force est de constater :

Que dans la réalité, c'est la route qui progresse au détriment du rail.

Que malgré quelques initiatives positives peu nombreuses, en France le fret ferroviaire diminue.

*D'après un rapport de l'Office Fédéral de la Statistique suisse : En 2009, en Suisse, il y a eu plus de marchandises transportées sur le rail que sur la route. En Autriche, le transport routier était encore deux fois plus important que sur le rail ...En France, il a été **sept fois supérieur !!!***

Serait-ce un manque d'infrastructures ?

Sous les Alpes, par exemple, la ligne historique passant sous le mont Cenis ne voit plus passer ces dernières années que 2.5 millions de tonnes l'an, En 2000 il en passait 10 millions... La plateforme de report modal de Aiton est utilisée à 20% des ses capacités.... Certes les travaux dans ce tunnel ont été une vraie gêne, mais ne nous faisons pas croire qu'ils en seraient la cause principale. La baisse du trafic date de 15 ans, 5 ans avant le début des travaux.

Comment croire encore à la volonté de l'Etat de mettre les camions sur le rail, pour traverser la frontière entre la Savoie et le Piémont ?

La « **taxe poids lourds** » qui permettrait de financer bien des infrastructures et de contraindre les transporteurs routiers à plus d'efficacité, est systématiquement repoussée faute de volonté politique. Cette éco-redevance poids lourds « promise en 2007 », au plus tard pour le 1er janvier 2010, a été « reportée » en 2013 !...La Suisse l'a mise en place depuis 12 ans et l'Allemagne depuis 8 ans...

La **plateforme de ferroutage** de la région lyonnaise, annoncée en 2007 par le Ministre des Transports, n'a toujours pas vu le jour.

Comment interpréter la demande de l'Autorité Environnementale de modification du projet afin de permettre « **d'élargir la chaussée à une 3ème voie** » de l'autoroute A43 ?

Enfin, nous déplorons la récente **libéralisation des poids lourds de 44 tonnes** sur tout le territoire français qui va aussi à l'encontre du développement du fret ferroviaire.

Un constat :

Des paroles ! des promesses non tenues ! depuis des dizaines d'années... mais aucune réelle volonté politique de report de la route vers le rail !

L'évolution du trafic justifie t elle encore le projet ?

Comme beaucoup de citoyens, nous sommes bien sûr favorables au fret, mais l'intérêt du Lyon-Turin ferroviaire ne paraît plus aussi clair aujourd'hui et les données ont beaucoup changé...

Le trafic actuel et son évolution prévisible, justifie-t-elle encore ce projet dans son ensemble ?

Les 40 millions de tonnes de marchandises à transporter, justifiant la construction du Lyon-Turin sont-elle encore d'actualité ?

Cette estimation de 40Mt/an, a été établie sur des prévisions d'un doublement des flux dans les dix ans et un triplement dans les vingt ans. Nous sommes en 2012, et en fait, les flux ont baissé depuis une quinzaine d'années pour atteindre environ 24 Mt/an (Mont-Cenis rail & Fréjus et Mont-Blanc route)... On est loin des 40 millions.

Le trafic actuel ne justifie donc pas le projet !

L'évolution du trafic futur justifierait-il alors le projet ?

Une partie non négligeable de ces 24 millions de tonnes va entrer en concurrence avec les tunnels européens et risque fortement d'être captés par les nouveaux tunnels ferroviaires suisses et autrichiens (le tunnel du Gothard est prévu pour plusieurs dizaine de millions de tonnes de marchandises, et **c'est pour 2016**).

Ce Lyon-Turin pourrait compter sur un trafic Espagne Italie de 20Mt via la vallée du Rhône ?

Bonjour les impacts pour les riverains!

La croissance n'est toujours pas au rendez-vous et ce n'est pas pour demain?

Rêve ou réalité ?

Un autre constat :

Le trafic actuel ne justifie donc pas le projet !

L'évolution du trafic futur ne justifie toujours pas le projet ?

Le financement et la rentabilité de ce projet sont ils assurés ?

Le coût annoncé du projet **était** de 7 milliards d'euros,

il est estimé aujourd'hui à plus de 24 milliards d'euros. (tunnel de base, accès italien et français hors phase 3&4)

Il sera, par habitude, au final, pas loin du double actuellement prévu

L'Europe à promis 40% sur les travaux transfrontaliers. Ira t elle jusqu'à inclure les tunnels Chartreuse Belledonne et Glandon ?... on nous le dit !

Paroles et promesses pour l'instant!

Peut on raisonnablement penser que l'état des finances publiques des pays européens, permettra de réaliser un tel projet ?

On nous répondra à juste titre qu'avec la mise en place d'une « taxe poids lourds » on pourrait le financer ! Alors qu'attendons pour le faire ? Des promesses, que des promesses !

A propos de la mise en place d'une « taxe poids lourds » en France ?

L'Europe l'a promis pour 2013 !

Essayons d'imaginer en France sa mise en place !

- La force du lobby routier et pétrolier ?

- La SNCF 1^{er} transporteur routier français ?

- Les sociétés d'Etat, des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, en déficit, accepteraient de voir leur trafic diminuer ?

- La détermination des décideurs : après avoir favorisé la route pendant des années, le gouvernement français osera-t-il affronter une grève des transports routiers sur tout le territoire ?

Ce projet repose sur des données anciennes et non réactualisées ;

avec des perspectives de croissance positive irréalistes et une stabilité des coûts du transport, induisant un accroissement continu des flux (RFF envisage un doublement de trafic entre 2004 et 2035), **comme si, la crise économique et financière était terminée et les réserves en pétrole durable.**

La rentabilité de ce projet (rapport entre coût et service rendu) est par conséquent très discutable.

Encore un autre constat :

Des financements basés sur des promesses

Une rentabilité discutable basée sur des données non réactualisées

Une autre approche est possible: une approche de sobriété !

- Relocaliser
- Supprimer les transports inutiles
- Faire payer le vrai prix des transports
- Réinterroger notre rapport au temps

Les Amis de la terre France se sont déjà exprimés sur le sujet dans un document intitulé « Position pour des sociétés soutenables » que nous tenons à votre disposition, et consultable sur le site : <http://www.amisdelaterre.org/Position-sur-les-societes.html> . En voici quelques extraits concernant le sujet

RELOCALISER et REINTERROGER NOTRE RAPPORT AU TEMPS...

« Les transports sont a la fois les équipements les plus structurants pour l'espace, a très long terme, et un secteur aux très forts impacts environnementaux et sociaux....

Le droit de circuler interprété comme un droit sans limite, et les choix d'infrastructures, peuvent conduire à la mort économique de régions entières...

Les flux de transports doivent donc baisser de façon importante : la production et la consommation doivent donc être relocalisées. Cela implique notamment que le mythe de la vitesse soit dépassé afin de développer des sociétés sobres en énergie et vivant selon des rythmes plus sereins. »

FAIRE BAISSER LES FLUX et OPERER LE REPORT MODAL

« Les pires nuisances et gaspillages viennent de ce que l'on fait parcourir de grandes distances a des produits a faible valeur ajoutée par voie terrestre ou aérienne...

L'organisation des transports maritimes au long cours, induisent des flux de transit inutiles (par exemple des containers déchargés à Anvers pour Turin comme si le port de Gênes n'existait pas)... Il est donc impératif de décourager ce type de transit. Des mesures nécessaires doivent être prises pour relocaliser une partie de l'économie et favoriser à nouveau la pratique du stockage (les choix actuels déplacent les stocks des entrepôts vers les camions)... »

FAIRE PAYER LE VRAI PRIX DES TRANSPORTS

« La tarification des transports doit être fixée en intégrant tous les impacts y compris écologiques, et non sur la seule base de calculs financiers à court terme... »

A PROPOS DU FERROVIAIRE :

Concernant les voyageurs « ...la priorité en investissement est a l'amélioration des liaisons interurbaines (autres que les LGV). Le train de nuit doit être redéveloppé car il est une alternative réelle a l'avion en Europe. Les lignes de desserte locale et les gares secondaires doivent être maintenues, améliorées, voire réouvertes... »

*« L'outil industriel (gares de triage, etc.) permettant la desserte locale en fret ferroviaire doit être préservé, (y compris pour les wagons isolés), même s'il est provisoirement mis en sommeil. Les emprises de RFF ne doivent en aucun cas être revendues. Un projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin ne serait acceptable qu'a condition que soit décidée de façon **préalable** une interdiction **totale** de transit transalpin ... pour les poids lourds (sur le modèle suisse)*

Les liaisons ferroviaires existantes doivent être réouvertes.... la voie d'eau et le cabotage doivent être favorisés par rapport a la route lorsqu'un réseau existe, ou encore lorsqu'il peut être mis en état sans impact environnemental majeur. »

La Grande Vitesse, pour quoi faire ?

LE LYON-TURIN FERROVIAIRE EXISTE DEJA... PLUS VITE MAIS POUR QUOI FAIRE ?

Se rendre de Lyon à Turin par le train pour les voyageurs c'est aujourd'hui possible. Après c'est juste une question de temps. Faut-il à tout prix essayer de « gagner » du temps et d'essayer de « réduire » les distances ?... Est ce déraisonnable de mettre 4h(*) pour se rendre de Lyon à Turin. Nous pensons qu'il est temps de nous réinterroger sur notre rapport au temps et à la vitesse. Quel intérêt en effet de gagner quelques minutes (10 à 20 min) entre Lyon et Chambéry... pour un coût aussi élevé... (quelques milliards quand même !)

(*cf pub SNCF TGV : Lyon St Saint-Exupéry/Turin en 3h30)

SE DEPLACER MOINS LOIN, MOINS VITE, AUTREMENT... C'est toute la question du type de société et d'économie que nous souhaitons, dans laquelle les humains vont devoir vivre en se respectant les uns les autres et en respectant les milieux naturels. La crise économique et financière en Europe, la crise écologique et l'épuisement annoncé des ressources rendent cette question politique d'autant plus urgente.

Concernant les déplacements de longue distance des personnes, ils sont au mieux stagnants et leurs poids, en nombre, sont relativement faibles au regard de l'ensemble des déplacements, tous modes confondus. En revanche, en une dizaine d'années, **la demande TER a plus que doublé** pour les déplacements de moyennes distances **dans les zones urbaines de Chambéry, Grenoble et Lyon**. Cette augmentation s'est faite malgré l'état déplorable tant des infrastructures que du service SNCF. **L'urgence est à l'amélioration des infrastructures existantes et non à la création d'une ligne nouvelle.**

**Il faut réévaluer les capacités d'utilisation des lignes existantes.
Valoriser et améliorer l'existant.**

Développer le réseau des TER : un vrai réseau de transports collectifs au service du public accessibles à tous avec un cadencement adapté. Pour cela, il faut moderniser les lignes existantes, rouvrir d'anciennes lignes et gares et remettre sur les rails les trains supprimés un à un...)
Les liaisons grande vitesse Intercités ne sont pas d'actualité. Vivre et travailler au pays ce n'est pas habiter à Chambéry et travailler à Lyon.

Valoriser et améliorer l'existant

Entre Chambéry et l'Italie, la ligne historique, avec sa capacité de 18 Mt de marchandises après travaux de mise au gabarit B1, est suffisante pour un report modal de trafic « **sobre** » !!

Les aménagements nécessaires à la qualité de vie des riverains sont possible à des couts modérés .

Le tunnel de base transfrontalier n'est donc pas nécessaire !

Par contre, même avec un trafic « sobre » en marchandise, transférées de la VRU de Chambéry vers le train, la ligne actuelle « historique » qui traverse Chambéry nécessite des travaux... acceptables par les riverains des agglomérations concernées. Des travaux conséquents certes, mais avec un cout sans commune mesure avec celui qui nous ai proposé ; De nombreuses propositions alternatives sérieuses, nous sont proposées (dans le plan B etc...) **RFF doit revoir sa copie !**

Concernant les voyageurs, il parait nécessaire de doubler la voie unique de 43 kms entre Chambéry & St André du gaz et d'améliorer la ligne actuelle qui se poursuit jusqu'à Lyon. La aussi de nombreuses propositions à des coûts modérés sont proposées... **RFF doit les étudier !**

Que toutes ces études alternatives, inscrites dans une perspective de réduction conséquentes des flux, soient étudiées, avant d'envisager la construction de lignes nouvelles !

Des impacts largement sous estimés aux conséquences inacceptables...

...que vous avez remarquées aux cours des réunions publiques que vous avez organisés.

Nous ne développerons donc pas sur ce sujet largement décrit par le rapport de l'Autorité Environnementale et les nombreuses contributions d'habitants et d'élus des communes traversées sur :

- La consommation de terrains agricoles
- Les zones humides
- La modification des flux hydro-géologiques
- La dégradation paysagère (stockage des extractions)
- les contraintes pour les riverains des chantiers durant les travaux
- Les nuisances sonores et vibratoires pour les riverains
- L'extraction de minerais amiantés ou radioactifs
- Etc

A propos du déroulement l'enquête publique

Démocratie et enquête publique :

Malgré une prolongation de l'enquête, nécessaire mais pas suffisante, nous constatons encore un manque d'information des citoyens, sur le projet et ses évolutions. Des associations parties prenantes du « Grenelle », faute d'informations et de temps, ont demandé au ministre un report de l'enquête... même des parlementaires très proches du pouvoir ont paru étonné de découvrir l'évolution du projet (phasage)

Un projet de cette ampleur aurait mérité un débat public dans le cadre de la Commission nationale du débat public (CNDP)!

L'enquête publique met à la discussion uniquement les phases 1 et 2. Il aurait fallu valider la pertinence du projet dans sa globalité, y compris avec les réseaux ferrés au delà de Lyon et Turin... Il faut les faire venir et repartir les 40Mt au delà du Lyon Turin !!!

Les modalités pratiques de l'enquête publique (horaires, lieux, adresses, contacts, ...) ne sont pas clairement accessible et connues.

Les réponses de RFF aux remarques de l'Autorité Environnementale sont, soit inexistantes, soit pas connus, soit insuffisantes.

Les manques de l'enquête:

- Manque d'une étude socio-environnementale
- Pas d'étude de l'empreinte écologique des travaux
- Pas d'actualisation de l'évaluation socio économique
- Absence de bilan carbone sérieux
- Absence d'études alternatives

CONCLUSION

Avant d'engager toute construction de lignes nouvelles sur l'ensemble du territoire,

Commençons par faire baisser les flux et opérer le report modal :

- supprimer les transports inutiles
- faire payer le vrai prix des transports
- relocaliser l'économie

Commençons par valoriser pleinement et améliorer les infrastructures existantes sous-utilisées

A propos du « Lyon-Turin », le projet proposé est devenu principalement un projet favorisant la Grande Vitesse. La priorité est au fret et au TER (Remaillage ferroviaire des territoires, modernisation des lignes existantes et réouverture d'anciennes lignes et gares...)

Nous demandons au conseil d'Etat :

- De ne pas déclarer ce projet d'Utilité publique, avant l'organisation par la CNDP d'un « Débat Public sur la traversée des Alpes par le fret et les voyageurs »

- De ne pas déclarer ce projet d'Utilité publique sans la présence d'études alternatives

- La prise en compte du rapport de l'Autorité Environnementale du 7 déc, qui expose un avis très critique, démontrant de graves insuffisances dans les études et justifications du projet... (les réponses de RFF étant totalement insuffisantes...)

- De sursoir à la DUP afin de respecter l'opposition importante d'une très grande partie des habitants, côté italien en Val de Suse, et de reconnaître le droit des habitants à maîtriser le développement de leur territoire. Construire la partie française pour ne pas déboucher du côté italien n'aurait alors pas de sens !

- l'arrêt des travaux du tunnel de base pour cette même raison, et de réexaminer la DUP les concernant, que rien ne justifie utilement, après les travaux de mise au gabarit B1 du tunnel du mont Cenis.

Nos associations expriment un avis très défavorables à ce projet de Lyon Turin qui nous est présenté.

Par contre nous sommes favorable à l'examen de tout autre projet, de report modal de la route vers rail (voyageurs et marchandises) à partir de l'amélioration des voies existantes, qui prendra en compte la question essentielle de la suppression des transports inutiles pour réduire au maximum les flux, et proposera un réseau ferré (fret et TER) d'un 21^{ème} siècle, sobre et soutenable pour les hommes et la planète.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames Messieurs, l'expression de nos salutations respectueuses

Pour les Amis de la terre en Isère
le président, Samuel Witon

et pour les Amis de la terre en Savoie
le président, Patrick Bastien