



31bis, rue Jacotot 73100 Aix les Bains
06 37 54 47 60

savoie@amisdelaterre.org
<http://amisdelaterre73.free.fr>

Contribution aux débats de la Convention des Ecologistes sur les Traversées Alpines du 19 et 20 octobre 2012

(Pour plus de précision, voici le lien de [NOTRE COURRIER \(AT73 et 38\) EN REPONSE A L'ENQUETE PUBLIQUE de mars 2012](#))

Chambéry, le 18 octobre 2012

Ce projet de « Lyon-Turin » a été conçu, il y a plus de 20 ans, sur un modèle de croissance infinie !
Tel qu'il nous est proposé aujourd'hui, répond-il aux nécessités et aux besoins du 21^{ème} siècle ?

Le report modal, de la route vers le rail est toujours d'actualité et 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.

LE CONTEXTE A FORTEMENT CHANGE !

La croissance n'est plus au rendez-vous et ne le sera plus pour longtemps encore.

Nos modes de consommation sont en train de changer.

La question de la « décroissance » quelle soit subit ou volontaire va s'imposer et nous devons l'anticiper.

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

Les statisticiens prévoient un doublement du trafic transfrontalier tous les 10 ans.

Nous devons assister en 2010 à une saturation de la ligne ferroviaire historique, et à celle de l'autoroute vers 2020...

40 Mt de marchandises à transporter, justifiait alors la construction du Lyon-Turin.

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 comme si, la crise économique et financière étaient terminées et les réserves en pétrole durables.

Force est de constater que dans la réalité le trafic stagne et régresse au niveau de 1988...

En France, le fret ferroviaire diminue et la route progresse toujours au détriment du rail.

L'évolution des flux de transport en Europe

Les modes de production et de transport changent dans le Monde et en Europe

La production et les marchandises arrivent de plus en plus de l'extérieur de l'Europe... par voie maritime

Ce sont les flux nord-sud et non est-ouest qui progressent.

Nos voisins ont déjà pris des dispositions

La « **taxe poids lourds** » systématiquement repoussée en France...

La Suisse l'a mise en place depuis 12 ans et l'Allemagne depuis 8 ans.

Les nouveaux tunnels ferroviaires suisses et autrichiens sont en route...

Le Loetschberg c'est fait... le Gothard c'est pour 2016

Lyon-Turin, au mieux c'est pour 2025.

Le report de la route vers le rail est en marche chez nos proches voisins...

En 2009... En Suisse, il y a eu plus de marchandises transportées sur le rail que sur la route.

En Autriche, le transport routier reste encore 2 fois plus important que sur le rail... En France, il est 7 fois supérieur !

Chez nous en France ?... Le fret ferroviaire baisse !

La ligne historique du mont Cenis où il passait 10 Mt en 2000 (avant travaux)... pourrait en recevoir presque le double aujourd'hui, après la mise au gabarit B1... or il n'en passe que 2.5 Mt l'an

La plateforme de report modal de Aiton est utilisée à 20% des ses capacités...

La plateforme de ferroutage de la région lyonnaise 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 3eme 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 : Depuis des dizaines d'années... Pas de réelle volonté politique de report de la route vers le rail !

Les finances publiques en Europe sont au plus mal !

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

Le coût est estimé aujourd'hui à plus de 24 milliards d'€. (tunnel de base, accès italien et français hors phase 3&4) Pour mémoire le coût d' « Eurotunnel » a été multiplié par 3 (4.5Mds€ prévu - 13 Mds€ au final)

L'Europe à **promis** 40% sur les travaux transfrontaliers... Pas sur les accès. !

Qui paiera les tunnels Chartreuse-Belledonne-Glandon ?

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

On nous répondra qu'avec la mise en place d'une « taxe poids lourds » on pourrait le financer ! Alors qu'attendons-nous pour le faire ?

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

Voir le 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>

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.

Est ce déraisonnable de mettre 3h30 (pub SNCF TGV : Lyon St Saint-Exupéry/Turin) ?

Gagner 10 à 20 min entre Lyon et Chambéry au prix de quelques milliards d'euros ?

« Vivre et travailler au pays » ce serait « habiter à Chambéry et travailler à Lyon » ???

SE DEPLACER MOINS LOIN, MOINS VITE, AUTREMENT...

C'est toute la question du type de société et d'économie que nous souhaitons,

La crise économique et financière, la crise écologique et l'épuisement annoncé des ressources rendent cette question politique d'autant plus urgente.

DEVELOPPER LE RESEAU T.E.R.

Les déplacements longue distance des personnes, sont au mieux stagnants

Leurs poids (en nombre) est 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 (déplacements de moyennes distances dans les zones urbaines de Chambéry, Grenoble et Lyon).

Cette augmentation s'est faite malgré l'état déplorable des infrastructures et du service SNCF.

L'urgence est donc 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 un vrai réseau de transports collectifs au service du public accessibles à tous avec un cadencement adapté.

FRET ET VOYAGEURS !

La ligne historique, avec ses nouvelles capacités, est suffisante pour un report modal de trafic « **sobre** » !!
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 coût sans commune mesure avec celui qui nous est proposé ; De nombreuses propositions alternatives sérieuses, existent. **RFF doit revoir sa copie !**

Concernant les voyageurs, il paraît 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. Là aussi de nombreuses propositions existent, **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...

Nous ne développerons donc pas sur ce sujet largement décrit par le rapport de l'Autorité Environnementale et les nombreuses contributions d'associations, 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...

EN 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.

La priorité doit être, au fret et au TER pas à la grande vitesse... (avec la réalisation en phase 1 du tronçon Lyon-Chambéry le projet devient principalement un projet favorisant la Grande Vitesse).

Nous demandons donc

- l'arrêt des travaux du tunnel de base et le réexamen de la DUP les concernant, que rien ne justifie utilement, après les travaux de mise au gabarit B1 du tunnel du mont Cenis.
- l'organisation par la CNDP d'un « Débat Public sur la traversée des Alpes par le fret et les voyageurs » - avant toute déclaration d'Utilité publique.
- Et l'examen sérieux des autres projets et solutions proposés

Nos sommes donc opposés à ce projet de Lyon-Turin tel qui nous est proposé.

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.