



Monsieur Philippe DURON
Président du Conseil d'Orientation
Des Infrastructures
Ministère de la transition écologique et
solidaire
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Paris, le 30 novembre 2017

Monsieur le Président,

Vous avez la lourde mais belle charge de présider le Conseil d'Orientation des Infrastructures qui devra soumettre au Gouvernement, les recommandations qui serviront de base à **la Loi d'orientation sur les mobilités prévues pour le 1^{er} trimestre 2018**.

Parmi les grands projets relevant de l'examen de votre Conseil, le Lyon-Turin occupe une place singulière, puisque cette infrastructure répond à la fois d'une ambition européenne, mais aussi d'un défi économique et écologique pour notre Pays et son territoire alpin.

Lors du 34^{ème} sommet franco-italien qui s'est tenu à Lyon le 27 septembre dernier, les deux États ont officiellement réaffirmé leur engagement à la réalisation de la liaison ferroviaire du Lyon-Turin et de son tunnel transfrontalier.

Dans le prolongement de ses prédécesseurs, le Président de la République Emmanuel MACRON a été particulièrement clair en soulignant « *nous avons réaffirmé les engagements sur les calendriers et les montants pour le tunnel de base et là-dessus, il faut donner une visibilité complète et entière* ».

Il est vrai qu'avec ses 57,5 km et un coût estimé à 8,6 MD€ supporté à 75 % par l'Europe et l'Italie, alors que l'ouvrage se situe physiquement pour sa plus grande part sur le territoire national, le tunnel transfrontalier constitue la clé de voute du projet Lyon-Turin.

Décidé en 1993 au sommet d'Essen comme faisant partie des grandes infrastructures prioritaires du sud de l'Europe, le Lyon-Turin ne fait que confirmer cette ambition au moment où « la route de la soie » s'inscrit concrètement dans le paysage européen.

Malheureusement, avec un trafic marchandises à nouveau en progression en 2016 qui aura atteint 40 millions de tonnes entre la France et l'Italie, au même niveau que celui de la Suisse avec l'Italie, la Suisse aura, malgré cette augmentation du trafic, continué à diminuer le nombre de poids lourds qui sera passé en dessous de 1 million, alors que côté français, le trafic poids lourds continue à progresser pour atteindre presque les 3 millions de véhicules.

Cette situation a été mise en exergue, très précisément dans la vallée de l'Arve permettant l'accès au tunnel du Mont-Blanc, lors du déplacement des trois Ministres Monsieur Nicolas HULOT, Écologie, Mme Elisabeth BORNE, Transports, et Madame Agnès BUZIN, Solidarités et Santé, le lendemain du sommet franco-italien de Lyon, montrant ainsi la nécessité d'un engagement à la hauteur des enjeux environnementaux.

Mais la réussite du Lyon-Turin nécessite la prise en compte de l'ensemble des volets composant le projet.

Le premier volet concerne bien évidemment la réalisation du contournement de Lyon (CFAL), indispensable à la liaison ferroviaire marchandises de l'axe Nord Sud et de sa liaison Est avec le Lyon-Turin, dont le nœud ferroviaire vient de bénéficier d'une proposition de la Commission Européenne d'une mise à niveau pour un montant de 30,8 millions d'euros.

Le deuxième volet concerne la particularité des accès, dont les dimensions économiques et écologiques se conjuguent avec la sensibilité du territoire concerné qui comprend la nécessaire protection du lac du Bourget, premier lac naturel de France et les agglomérations d'Aix-les-Bains et Chambéry, où réside presque 50 % de la population du Département.

La nécessité de transférer le trafic poids lourds de la route sur le rail impose de privilégier la section ferroviaire marchandises sous Chartreuse, qui doit être retenue avec une priorité absolue, en sachant que l'infrastructure de cette section devrait pouvoir bénéficier de l'aide financière de l'Europe, comme partie intégrante des accès au tunnel transfrontalier.

Un transfert massif des poids lourds sur le rail est la seule condition permettant de répondre aux légitimes préoccupations des populations savoyardes des vallées de l'Arve, de la vallée de Maurienne, des riverains du lac du Bourget et des agglomérations d'Aix-les-Bains et Chambéry.

Encore convient-il que l'expérimentation engagée avec l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) soit poursuivie et amplifiée pour atteindre un service à la hauteur de l'ambition du Lyon-Turin, qui est d'assurer le transfert d'un million de poids lourds de la route sur le rail, à l'instar de nos voisins européens.

Or force est de constater, que l'appel d'offre en cours qui est très loin de répondre à l'ambition économique et industrielle du projet, a été engagé dès 2009 et n'a toujours pas abouti à ce jour.

Jamais les enjeux d'une infrastructure ferroviaire n'aura été associée à une telle dimension économique et écologique, européenne et nationale.

C'est la raison pour laquelle les élus des deux départements savoyards ont tenu à vous exprimer leurs préoccupations tout en se tenant à l'entière disposition de votre Commission.

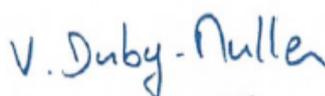
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.



Emilie Bonnard
Députée de la Savoie



Typhanie Degois
Députée de la Savoie



Virginie Duby-Muller
Députée de la Haute-Savoie



Frédérique Lardet
Députée de la Haute-Savoie



Marion Lenne
Députée de la Haute-Savoie



Patrick Mignola
Député de la Savoie



Véronique Riotton
Députée de la Haute-Savoie



Vincent Rolland
Député de la Savoie



Xavier Roseren
Député de la Haute-Savoie



Martial Saddier
Député de la Haute-Savoie



Martine Berthet
Sénatrice de la Savoie



Jean-Claude Carle
Sénateur de la Haute-Savoie



Loïc Hervé
Sénateur de la Haute-Savoie



Cyril Pellevat
Sénateur de la Haute-Savoie



Jean-Pierre Vial
Sénateur de la Savoie



Michel Dantin
Député Européen



Xavier Dullin
Président de Grand Chambéry