

Commentaires à propos du CP de la Transalpine, sur les orientations préconisées par le COI

**Voici , à partir du Communiqué de presse de la Transalpine (pro Lyon Turin)...
quelques commentaires, arguments, rectifications ou précisions ...**

Le texte de la transalpine en noir....et en couleur , les commentaires et citations du rapport du COI

« Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) rendra public dans quelques jours son rapport d'actualisation des investissements de l'Etat dans le secteur des mobilités. Ce rapport consultatif propose trois scénarii visant à guider les choix du gouvernement en matière de programmation des infrastructures de transport sur les 5, 10 et 20 prochaines années. A la lecture du rapport dévoilé cette semaine par les médias Mobilettre puis Contexte, le Comité pour la Transalpine Lyon-Turin salue la confirmation, dans tous les scénarii, de l'irréversibilité du tunnel transfrontalier en cours de creusement sous les Alpes. »

Comme dans son rapport de 2018, le COI **ne se prononce pas** sur le tunnel de base transfrontalier de 57.5kms (st jean/Suze) considérant que **cela relève de traités ou accords internationaux**

Il part du principe :

- que les travaux sont commencés

*«...la section transfrontalière comprenant le **tunnel de base actuellement en travaux** entre Saint-Jean-de-Maurienne et la vallée de Suze... »*

-Que le tunnel de base de 57kms sera en service en 2030 (comme annoncé ????)

« En revanche, la Transalpine exprime son ferme désaccord avec le calendrier de la section française tel qu'il apparaît dans le scénario central recommandé par le COI. **L'hypothétique livraison des voies nouvelles d'accès depuis Lyon jusqu'au tunnel transfrontalier n'interviendrait pas avant 2045**, soit plus de 12 ans après la mise en service de l'ouvrage sous les Alpes et de la section italienne »

le COI préconise *« le report des études pour des nouveaux accès au tunnel au quinquennat 2028-2032, pour un début de réalisation à partir de 2038, et une livraison au plus tôt vers 2045. »*

la transalpine à raison de dire **« hypothétique »** car si ce rapport est suivi par le gvt , cela **signifie**

-Que ces nouveaux accès ne se feront pas (aggravation climatique/économique/financière et sociale...)

-Que plus de trains de marchandises circuleront au bord du lac, dans Aix et Chy jusqu'en 2050....

-Que les 600 M€ de travaux prévus devront servir aussi, à l'amélioration des passages à niveaux et à la protection du lac et des riverains ...

*« **Ambérieu-Modane** : sécurisation des passages à niveaux, saut de mouton à Montmélian, possibilité d'équipement en ERTMS....l'objectif de réalisation est 2030/2032. Il est évalué à environ 600 M€ 2021 Le financement des collectivités locales et de l'Union européenne sera recherché, les effets des trafics devront être traités : **bruit, protection du Lac du Bourget ...3***

"Après des années d'atermoiements, cette proposition n'est clairement pas à la hauteur des enjeux d'une liaison aussi structurante pour la transition écologique et le réseau ferroviaire européen" déclare Jacques Gounon, Président de la Transalpine.

Le Lyon-Turin se transforme en Dijon-Turin

Le Comité pour la Transalpine **s'interroge sur l'occultation** par le COI de données fondamentales, pourtant connues à tous les étages nationaux et internationaux chargés de la conduite du dossier. Leur non prise en compte est incompréhensible s'agissant d'un programme européen de cette envergure. »

même réponse... le COI ne se prononce pas sur ce qui relève de traités ou accords internationaux.

Ainsi, le calendrier proposé par le COI condamne de fait la Déclaration d'Utilité Publique de la section française signée en 2013 et dont la validité expire en 2028. La réalisation des voies nouvelles **impliquera donc une nouvelle procédure d'enquête publique**, avec toutes les lourdeurs et aléas inhérents au processus.

C'est clairement dit dans le rapport

*« L'analyse socio-économique établie en 2011 **doit être reprise et mise à jour** sur la base du scénario retenu in fine, et d'une actualisation des perspectives **d'évolution des flux de marchandises** tous modes et de la part*

du ferroviaire.

L'évaluation environnementale établie en 2011 pour la DUP sur les 2 phases des accès français et sur l'ensemble du projet doit être également reprise et mise à jour sur la base du scénario retenu in fine

Au lieu des voies nouvelles, le COI donne la **priorité à la modernisation de la ligne historique Dijon-Modane** et à sa pérennisation comme accès français au tunnel transfrontalier. Cela ne correspond ni au projet Lyon-Turin tel qu'il a été conçu, ni **aux engagements pris par la France**, ni aux attentes et objectifs de nos partenaires internationaux sur le programme.

Sous le titre « Accès au tunnel Lyon-Turin : ligne Dijon-Ambérieu Modane »

Cette ligne « ...est un axe ferroviaire majeur (fret Dijon -Ambérieu, tous trafics Ambérieu –Modane)...

Elle est inscrite au corridor fret Mer du Nord Méditerranée. »

Les traités ou accords internationaux engagent la France seulement de «Montmélian» à Suze (*) et non jusqu'à Lyon (**)

(*)Tunnels belledonnes/glandon, jusqu'à st jean et tunnel transfrontalier

(**) Sous chartreuse (fret) ou sous l'épine (pour Chy) ...ce n'est pas prévus

Rappelons que, à ce jour, **l'EU ne sait engagée à payer que 55%** du tunnel transfrontalier de 57.5km, sous estimé a 8.6Mds€...(soit 4.7 milliards sur les 12 que cela coutera au final. 12Mds€ c est le cout du tunnel identique du st Gothard réalisé en suisse)

Mais rien sur les accès , estimés à 10Mds€....

Aucune articulation avec le projet développé côté italien

Les analyses du COI sur le Lyon-Turin ne vont étrangement pas au-delà de la frontière française alors qu'il s'agit d'un programme international conçu comme un ensemble cohérent. Ainsi, le COI passe (volontairement ?) sous silence les objectifs capacitaires de fret sur **la section italienne** qui seront près de **deux fois supérieurs** à ceux **prétendument possibles** sur la ligne Dijon-Modane, structurellement inadaptée à un axe de fret massifié de dimension européenne.

Le rapport parle d'une capacité de 10 à 15 MT, en tenant compte d'une croissance de trafic « du quotidien »

« *La modernisation de la ligne existante Dijon –Modane sera conduite pour lui permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les trafics de fret sur l'itinéraire international Lyon-Turin lors de la **mise en service du tunnel de base et de faire face à l'accroissement des transports ferroviaires du quotidien...** »*

« *Le projetvise des aménagements de l'infrastructure ...permettant aux flux fret de se développer ...**sans conflit d'usage avec les circulations voyageurs** »*

« *porter sa capacité à ...**10 millions de tonnes de fret par an** à l'ouverture du tunnel transfrontalier en 2030 et **15 Mt** ensuite ».*

Actuellement il circule 3Mt /an . **12Mt en plus c'est 670 000 camions en moins et 74 trains en + / jour (*)**
(*) des trains de 550m avec 2 locos en tete et 15 wagons plats doubles soit 30 conteneurs, contenant chacun 18T (charge moyenne d'un camion)

Deux projets différents se développent donc de part et d'autre du tunnel transfrontalier, la partie française risquant de devenir un injustifiable **goulet d'étranglement** altérant fortement les performances écologiques et économiques de l'ensemble du programme. Enfin, le COI ne se réfère à **aucun moment aux objectifs stratégiques et climatiques portés par l'Union Européenne** sur ce dossier alors qu'elle en est le premier contributeur financier. Depuis plusieurs années, Bruxelles martèle pourtant son souhait de voir **la liaison complète** terminée aussi vite que possible en proposant des taux de cofinancement exceptionnels.

Le COI considère que ; pour que la liaison soit faite, **le plus urgent est le contournement de Lyon (CFAL)** pour éviter les trains de marchandises dans Lyon, et que **la modernisation de la ligne existante** suffira dans un premier temps à assurer le débouché du tunnel de base de 57km

Ensuite en fonction du trafic «on » étudiera de nouveaux accès en tunnel

Le «goulet d'étranglement» c'est Lyon. Sans contournement pas de liaison complète...

Le contournement de Lyon (CFAL) : 3 Mds€ ...au nord une ligne nlle de Ambérieu a St exupery longeant l'autoroute et ...l'aménagement des voies existantes de st exupery jusqu'à la vallée du rhone, au sud de Lyon

le COI écrit « *Le **Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)**...en détournant les trafics fret de la traversée du centre de l'agglomération et de la Part-Dieu...faisant partie des corridors européens de fret, d'orientation Nord-Sud et vers l'Italie...**constitue un débouché à la nouvelle liaison Lyon-Turin** (st jean/suze 57km), avant réalisation des nouveaux accès alpins, ... »*

Le Comité pour la Transalpine relève avec intérêt que le COI est loin d'être unanime s'agissant du calendrier de la section française du Lyon-Turin. Le rapport indique en effet que plusieurs de ses membres ont plaidé pour une réalisation plus rapide des accès français dans le cadre d'un scénario ambitieux de développement du ferroviaire. **Sur la base de ce rapport consultatif, le gouvernement rendra ses arbitrages définitifs dans les prochains mois.** Alors que le **nombre de poids lourds** à la frontière franco-italienne **a encore grimpé en 2022**, la Transalpine souhaite vivement que les décisions à venir intègrent l'ensemble des paramètres, spécificités et ambitions du Lyon-Turin, **le plus grand chantier européen d'infrastructure de mobilité bas carbone pour les marchandises et les voyageurs.**

« encore grimpé » ?????

En 2022, aux tunnels du Mt-Blanc et du Fréjus, il a circulé 1 465 866 poids lourds,

- **l'augmentation est minime + 1,26%** environ **10 000 de +** qu'en 2021 soit **30 camions de +/jour**

- le trafic **reste comparable** à celui de l'année **2007** (1 466 262) **il y a 15 ans**, avant la crise

- il **reste inférieur** aux maxi des années 90 par ex, **100.000 PL de moins qu'en 1998** **il y a 24 ans**

rappelons que...

l'impact carbone des travaux de ce « Lyon Turin » ne sera **pas amorti avant 2050** au minimum

L'urgence d'impulsions politiques claires et ambitieuses

En ce sens, il est essentiel d'engager sans délais, comme le propose le scénario n°3 du COI, les études techniques de finalisation d'une première phase du tracé déclaré "d'utilité publique et urgent" il y a dix ans. Dans un souci de cohérence globale, cette étape devra nécessairement s'articuler avec les chantiers de désaturation de l'Etoile ferroviaire lyonnaise