

CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

INSTITUTIONS CONTRE LE PROJET QUI RECOMMANDENT D'UTILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LA LIGNE EXISTANTE :

- Cours des comptes française (2012) et européenne (2020)
- Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI 2018 puis 2023)
- Conseil Général des Ponts et Chaussées (1998)
- Direction Générale du Trésor
- Inspection Générale des Finances (2003)

ILS ALERTENT SUR LES IMPACTS SUR LA RESSOURCE EN EAU :

- Electricité De France (EDF)
- Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM)
- Hydrogéologues et scientifiques.



QU'EN EST-IL DU BILAN CARBONE ?

Négatif jusqu'au moins 2085 d'après la Cour des Comptes Européenne.

ELLES SE SONT DÉSENGAGÉES DU FINANCEMENT :

- Villes de Lyon et de Grenoble
- Métropole de Lyon

ETAT D'AVANCEMENT

FIN 2024

(SOURCE TELT) :

- 1 milliard d'€ dépensé sur 30 (fin décembre 2024)
- Seuls 12,8% du tunnel transfrontalier ont été creusé (au 31/10/ 2024).
- Les voies d'accès côtés français et italien n'ont pas commencé.
- Le projet est en réalité peu avancé.

IL N'EST PAS TROP TARD POUR ARRÊTER

NOS PROPOSITIONS :

Mettre en place une véritable politique de fret qui permettrait de faire passer rapidement 900 000 camions sur le rail via le tunnel du Mont-Cenis, soit les 2/3 des poids lourds circulant sous les tunnels du Mont-Banc et du Fréjus.

Effectuer les travaux de nouvelles améliorations de la ligne Dijon - Ambérieu - Modane proposés par le COI en 2018 puis en 2023. Pour permettre le transport de 16,8 Mt de fret par an sur cet axe (600 millions d'€) et ainsi effectuer un report modal massif.

Investir dans le réseau TER et les transports du quotidien.

Organiser le débat public au niveau institutionnel et citoyen.

“L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. Nous sommes passés d'une époque de grande croissance continue à une conjoncture économique difficile. Sur l'arc alpin franco-italien, les flux se sont stabilisés. Et sur la zone des Alpes du Nord, les activités sont en diminution.”

Hubert Dumesnil, ancien président de Réseau Ferré de France puis de TELT. La Tribune, 2015

TOUT CE QUE VOUS DEVRIEZ SAVOIR

Lyon-Turin

Un projet d'utilité publique ?



Zone du Moulin et des Tièrces, Villardon-Bourget, Haute Maurienne

CONTACTS

Pour plus d'informations, pour organiser des réunions publiques ou des navettes (aller-retour en Maurienne pour observer les chantiers et échanger avec les habitants).

Collectifs Contre le Lyon Turin :
inter-cclt@proton.me

STOP au Lyon-Turin

@stopaulyonturin



stopaulyonturin.fr

5

ARGUMENTS FACTUELS

QUI REMETTENT EN QUESTION L'UTILITÉ DU PROJET

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.



Sur le tracé, nous voyons qu'il s'agit avant tout de tunnels (sections en noir), les coûts et impacts environnementaux sont donc démultipliés.

Coûts estimés par la Cour des Comptes en 2012 : 26,1 milliards d'euros.

Le scénario «Grand Gabarit» a été officiellement choisi le 2 décembre 2024 par le gouvernement Barnier.



DES PROJECTIONS D'ÉCHANGES DE MARCHANDISES SURÉVALUÉES

La quantité de marchandises transportées entre la France et l'Italie par la route (tunnel du Fréjus et du Mont-Blanc) et par le rail (tunnel du Mont-Cenis) n'a pas augmenté depuis 1998.

Sources des financements :
Europe,
Italie,
France
(Etat et collectivités locales)

UNE LIGNE EXISTANTE RÉNOVÉE MAIS SOUS-UTILISÉE



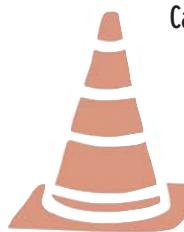
DES MENACES RÉELLES SUR L'EAU

En Maurienne, pour le seul tunnel de base (sur 11 de prévus) les travaux draineraient 60 à 125 millions de m³ d'eau par an et depuis leurs débuts, plusieurs sources d'eau se sont taries.

100 millions de m³ correspond à la consommation annuelle de 1,85 millions de personnes.

la consommation en eau par an de 4 fois la population de Savoie (442 468 au 01/01/24).

DES IMPACTS D'AMPLEUR SUR NOS TERRITOIRES



- Carrières
- Nos paysages
- Expropriations
- Centrales à béton
- Usines à voussoirs
- 1500 ha de terres agricoles artificialisées
- Zones de stockages de déblais extraits de la montagne

Nos paysages à jamais changés



UN GASPILLAGE D'ARGENT PUBLIC

L'ensemble du projet a été évalué à 30 milliards d'euros (avec l'inflation) par la Cour des comptes.



" Ce sera autant d'argent en moins pour moderniser le réseau ferroviaire existant. "

Guillaume Pépy, président de SNCF réseau