



# Étude critique du projet de deuxième ligne ferroviaire entre Lyon et Turin

Collectifs Contre le deuxième Lyon-Turin (CCLT)

# Tracé

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

## Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

270 km dont 202 km de tunnel (75%)



# Plan

1. État d'avancement du projet de deuxième Lyon-Turin
2. Analyse des échanges de marchandises et des capacités de la ligne existante
3. Impacts sur l'eau
4. Impacts sur les territoires
5. Nos propositions
6. La lutte aujourd'hui



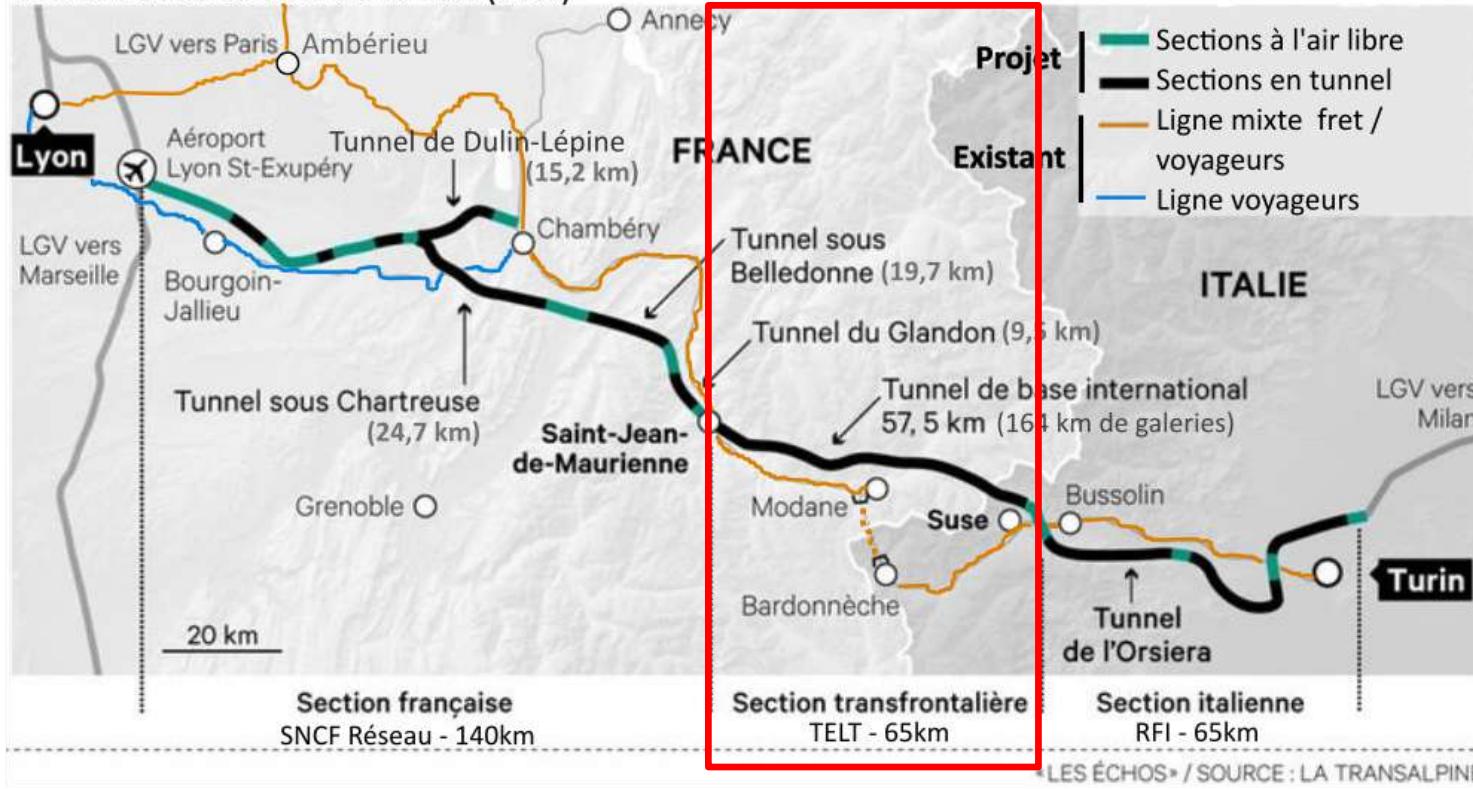
# 1. État d'avancement du projet de deuxième Lyon-Turin

# Tracé

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

## Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

270 km dont 202 km de tunnel (75%)



# Nouveau tunnel transfrontalier

- **TELT** (Tunnel Euralpin Lyon-Turin)
  - Promoteur de la partie transfrontalière
  - 50 % État français, 50 % État italien, 100 % financement public
    - Partenariat Public Privé (PPP)
  - Gestionnaire de la ligne après la construction
- Soutenu par la **Transalpine**
  - « Association qui a pour objet de mener toute action de nature à faciliter ou accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire mixte Lyon-Turin-Milan »<sup>(1)</sup>

Source : (1) Chambre Régionale des Comptes AURA

# Nouveau tunnel transfrontalier

## Quelques dates marquantes

- **2002** : début des travaux exploratoires en Maurienne
  - galerie de reconnaissance à Villarodin-Bourget
- **2007** : Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- **2021** : début du percement du tunnel transfrontalier
- **État du chantier au 31/10/2024<sup>(1)</sup>** :
  - Descenderies creusées
  - **14,7 km du tunnel de base (12,8%)**
- **Fin 2024 : 1 milliard d'€ dépensé (sur 30)<sup>(1)</sup>**
- **2033** : prévision d'ouverture du tunnel

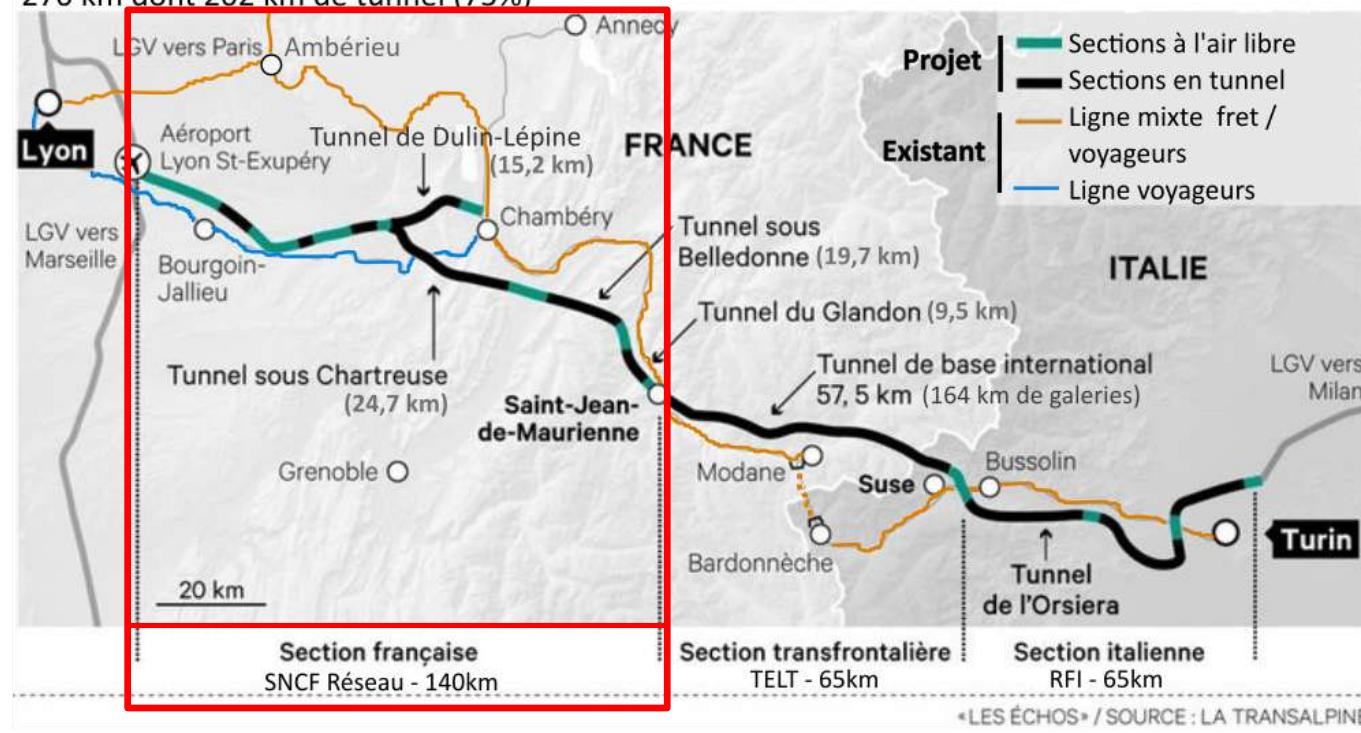
Source : (1) TELT

# Voies d'accès françaises au tunnel transfrontalier

## Choix du projet « Grand Gabarit »

### Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

270 km dont 202 km de tunnel (75%)



- Autres caractéristiques :
  - 59 ouvrages d'arts
  - 6 viaducs
  - 7 tunnels
    - Glandon : 9,5 km
    - Belledonne : 19,7 km
    - Chartreuse : 24,7 km
    - Dullin-l'Epine : 15,2 km

# Voies d'accès françaises au tunnel transfrontalier

- **SNCF Réseau**

- Promoteur des voies d'accès
- Gestionnaire de la ligne après la construction

- **Quelques dates marquantes :**

- 2013 : DUP pour les accès au tunnel transfrontalier
- 2025 : prévision du début des études préparatoires
- 2045-2050 : prévision d'ouverture<sup>(1)</sup>
  - **Mais rien n'a encore commencé**

**Le projet global est donc peu avancé**

Ce sont les millions dépensés dans l'étude préalable démontrant que ce projet est foireux qui nous contraignent à le poursuivre.

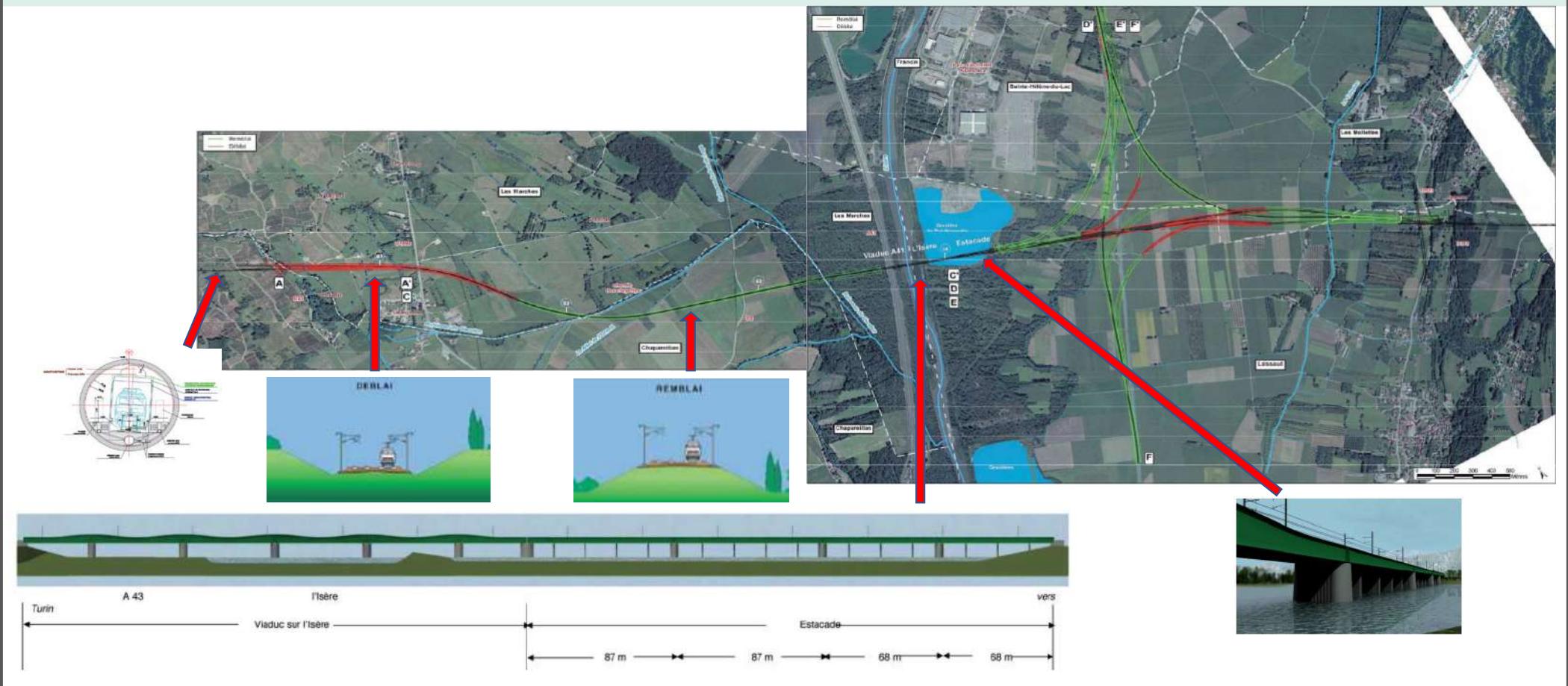


Xavier Gorce

*Source : (1) Cour des Comptes Européenne, 2020*

# Exemples d'ouvrages d'art prévus

## Traversée de la vallée du Grésivaudan





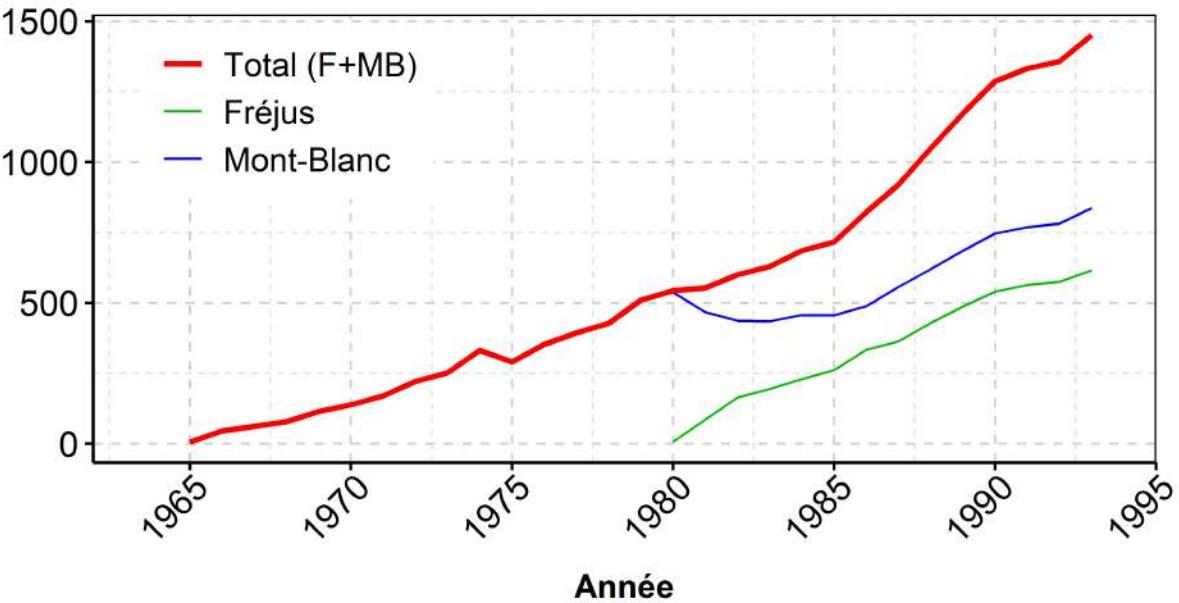
## 2. Analyse des échanges de marchandises et des capacités de la ligne existante

# Historique

1987 : Premier débat organisé sur le Lyon – Turin

Nombre de poids lourds par an (en milliers)

Evolution du nombre de poids lourds (**route**) par an et prévisions

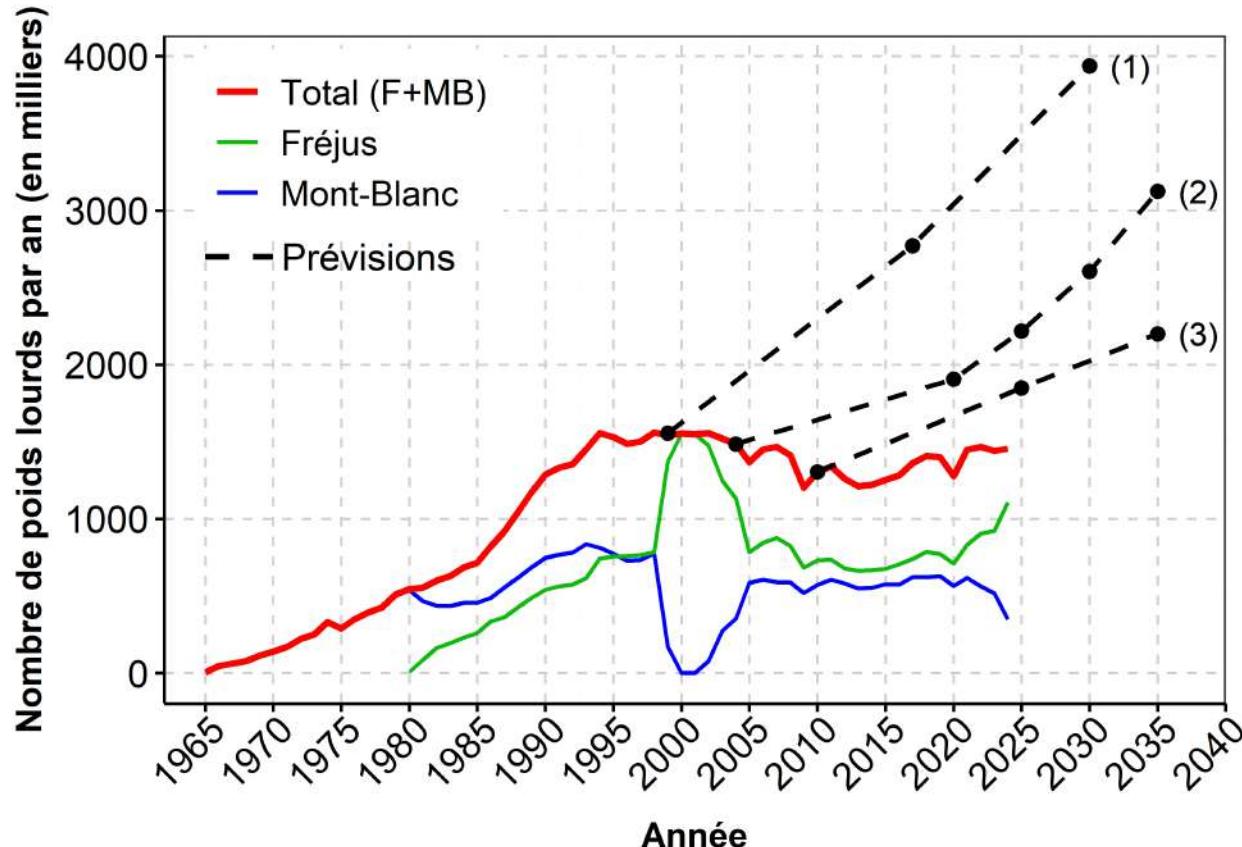


Augmentation des flux de marchandises entre la France et l'Italie

Sources : Tunnel du Mont-Blanc et tunnel du Fréjus

# Prévisions surévaluées dans les DUP de 2006 et 2012

## Tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc (route)



Prévisions : Dossiers d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique :

(1) Lyon Turin Ferroviaire (LTF devenu TELT - Tunnel Euralpin Lyon Turin), 2006

(2) Réseau Ferré de France, pièce G, 2012

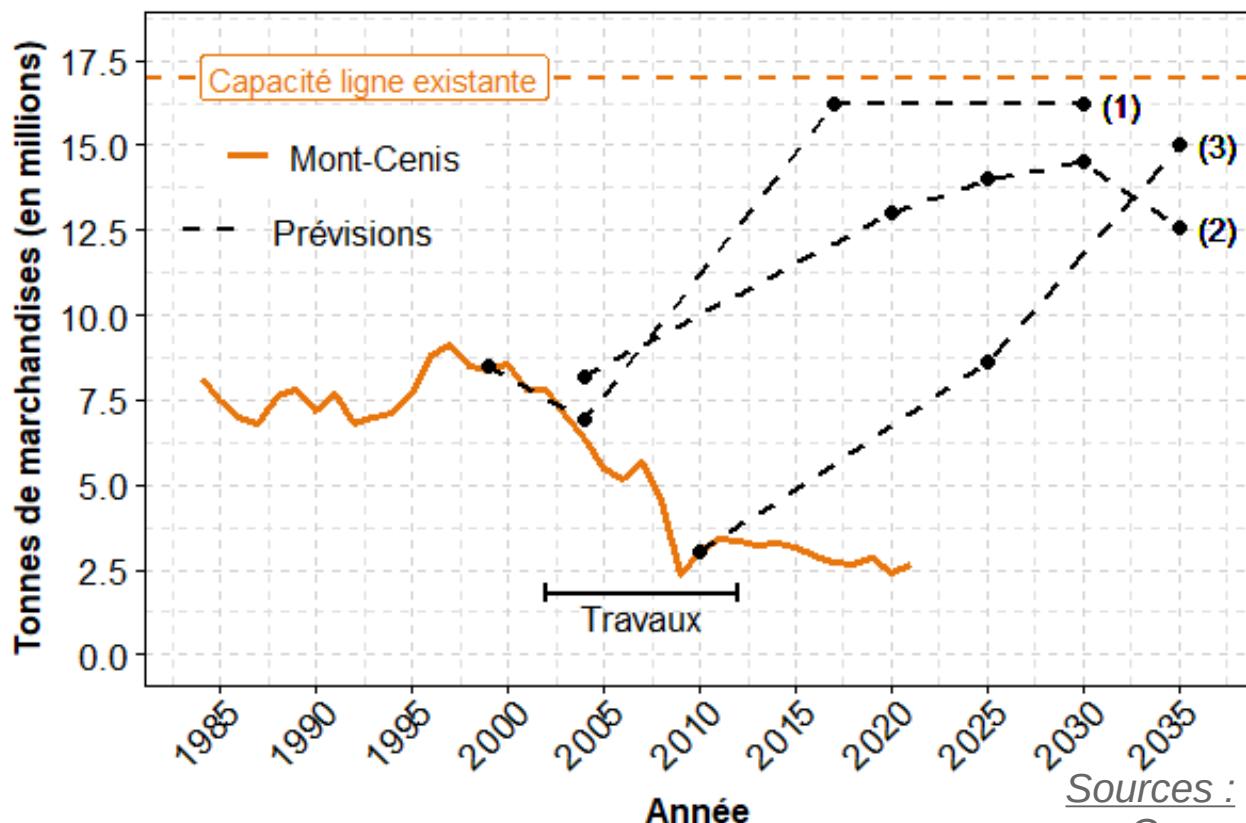
(3) Rapport de la commission d'enquête, 2012

**- Les prévisions ont été largement surévaluées  
- Le trafic stagne depuis 1994**

Sources : Tunnel du Mont-Blanc et tunnel du Fréjus

# Prévisions surévaluées dans les DUP de 2006 et 2012

## Tunnel du Mont-Cenis (ligne de train existante)



**Prévisions :** Dossiers d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique :

(1) Lyon Turin Ferroviaire (LTF devenu TELT - Tunnel Euralpin Lyon Turin), 2006

(2) Réseau Ferré de France, pièce G, 2012

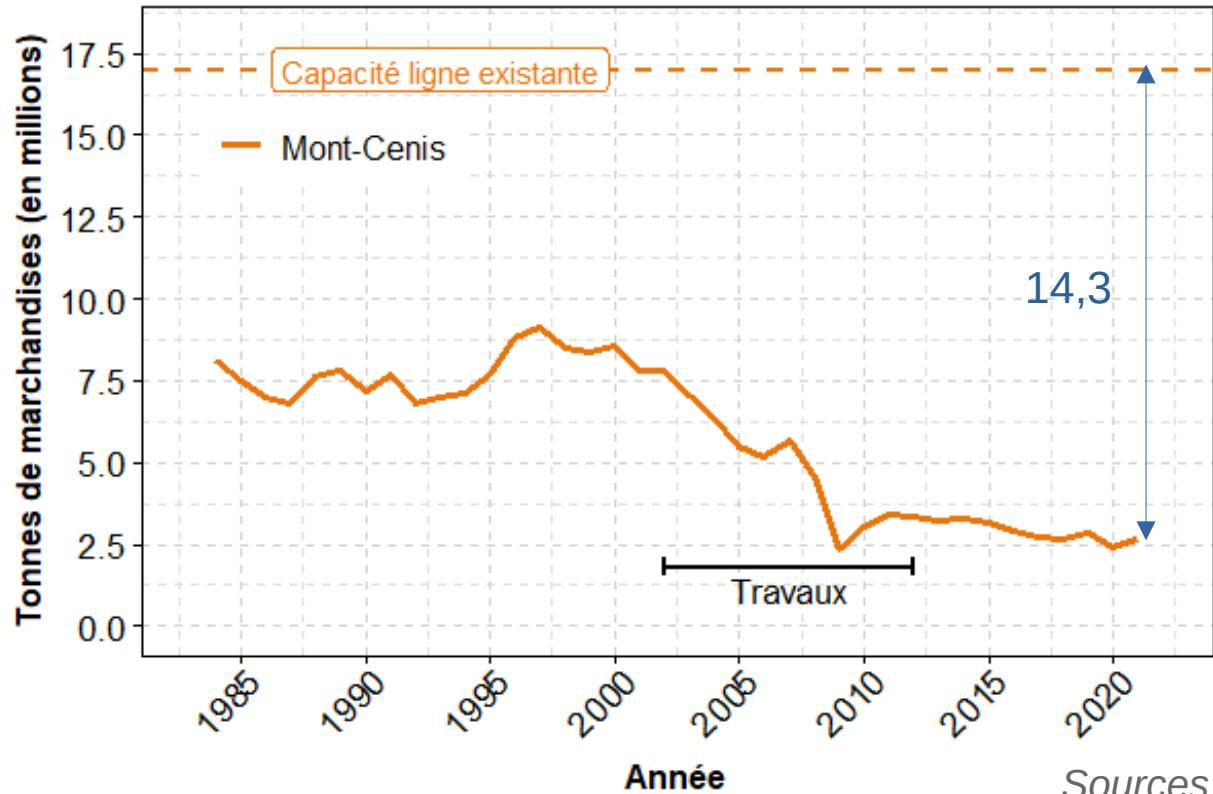
(3) Rapport de la commission d'enquête, 2012

- Les prévisions ont été largement surévaluées
- Le trafic de marchandises a été divisé par 4 sur le rail

Sources : Office Fédéral des Transports (OFT) Suisse  
Commission Européenne (2006) et COI (2023)

# La ligne existante est sous-utilisée

## Tunnel du Mont-Cenis (ligne existante)



**900 000 poids lourds peuvent rapidement être mis sur le rail grâce à la ligne existante**

Calcul :  $14,3 \cdot 10^6 / 16$   
(16 tonnes : charge moyenne d'un PL)

Sources : Office Fédéral des Transports (OFT) Suisse  
Commission Européenne (2006) et COI (2023)

# Nombre de trains circulant par jour en moyenne

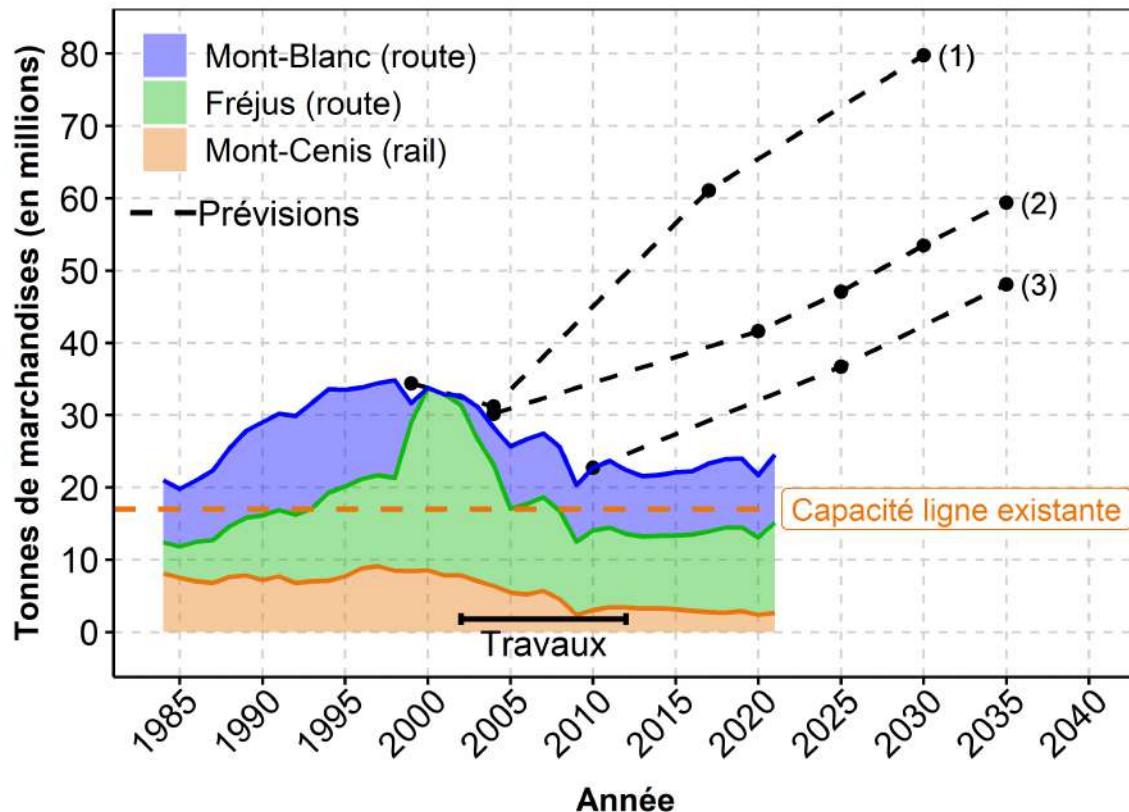
- **1998 : 128 trains / jour<sup>(1)</sup>**
  - 100 trains de marchandises
  - 28 trains de voyageurs
- **2022 : 37 trains / jour<sup>(2)</sup>**
  - 27 trains de marchandises
  - 10 trains de voyageurs

**900 000 poids lourds (2/3 du trafic routier) peuvent rapidement être mis sur le rail grâce à la ligne existante**

Calcul :  $100 \text{ trains/jour} \times 30 \text{ PL} \times 300 \text{ jours/an} = 900 000 \text{ camions}$

Sources : (1) Conseil Général des Ponts et Chaussées, 1998  
(2) Observatoire de la saturation ferroviaire des accès alpins, 2023

# Bilan



(1) LTF 2006, (2) RFF - 2012, (3) DUP - 2012

**Le trafic de marchandises :**  
- stagne depuis 1994 par la route  
- a été divisé par 4 sur le rail

**Les prévisions ont été largement surévaluées**

**La ligne existante est largement sous-utilisée et pourrait absorber 2/3 du trafic de marchandises**

# Améliorations diverses de la ligne existante

- **2002-2012 : travaux sur la ligne existante**

- ▶ 1 milliard d'€<sup>(1)</sup>
- ▶ mise au gabarit GB1
- ▶ renforcement de la sécurité

*Manque de volonté politique en faveur du fret ferroviaire :*

- Autres améliorations / facilitations :

- ▶ Informatisation
- ▶ Changement de motrices plus nécessaire
- ▶ Plus de déclaration de douane

*Division de la part du fret ferroviaire par 2,6 depuis 1984*

**2024 : démantèlement de Fret SNCF**

*Source : (1) Commission du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (2013)  
(2) INSEE*

## Qu'en disent les services de l'État ?

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport Brossier (1998)

# La politique française des transports terrestres dans les Alpes

Comme on l'a vu par le précédent historique de 1871-1882, la réalisation prématuée d'un tunnel entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bussoleno, sous le Mont-Cenis lui aussi, serait la plus mauvaise réponse.

L'annexe n° 7 jointe résume ces travaux. Il en résulte bien que l'itinéraire de fret entre Ambérieu et Turin est caractérisé par une succession de tronçons de capacités différentes : le tunnel de Modane ne constitue pas aujourd'hui le maillon limitant la capacité ; c'est la gare de Modane qui, avec 50 trains de marchandises par jour et par sens, contraint la capacité. Cependant moyennant un programme d'actions portant à la fois sur les conditions d'exploitation et des aménagements d'infrastructure en France et en Italie (voir infra § 2.1.11.), la capacité de Modane peut être augmentée de 50 % et portée à 75 trains de marchandises par jour et par sens. Le tronçon limitant, côté français, serait alors Aix-les-Bains – Montmélian avec 65 trains par jour et par sens. Des aménagements de la traversée de Chambéry, et notamment de la gare, permettraient de parvenir à une capacité homogène avec celle de Modane. Côté italien, le tronçon Bussoleno – Turin pourra sans doute être porté lui aussi à 75 trains par jour et par sens.

# Qu'en disent les services de l'État ?

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport Brossier (1998)

## **Recommandations**

Taxe d'orientation modale

Recherche systématique  
d'améliorations capacitaires  
sur la ligne actuelle, y  
compris son gabarit

**La politique  
française  
des transports  
terrestres  
dans les Alpes**

# Qu'en disent les services de l'État ?

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN :  
Répondre aux urgences et préparer l'avenir

(2018)



Au-delà, le Conseil observe que s'agissant des voies d'accès au tunnel du Lyon-Turin les nouvelles infrastructures projetées entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne dans ce cadre visent à améliorer pour le transport de voyageurs la qualité des services ferroviaires vers Chambéry, Grenoble, Annecy ou encore Aix-les-Bains et, en matière de fret, à accroître la capacité d'emport de la voie, le besoin ici étant fonction du développement du trafic fret notamment entre la France et l'Italie. Il considère que la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables. La réalisation de ces travaux ne peut notamment aujourd'hui s'envisager que dans le cadre d'une chronologie ajustée à l'augmentation réelle du trafic de fret de la liaison Lyon-Turin. Il conviendra d'analyser le moment venu avec précision les accroissements de trafics et d'affiner les modélisations pour déclencher ces investissements dès lors que les anticipations permettront de considérer qu'ils deviennent effectivement justifiés. Il semble peu probable qu'avant dix ans il y ait matière à poursuivre les études relatives à ces travaux qui au mieux seront à engager après 2038.

# Qu'en disent les services de l'État ?

Rapport spécial

(2020)

## Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus



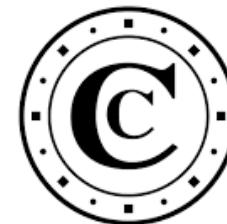
COUR DES  
COMPTES  
EUROPÉENNE

Le gestionnaire

d'infrastructure français a par exemple estimé en 2012 que la construction de la liaison transfrontalière Lyon-Turin, et de ses lignes d'accès, générerait **10 millions de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub>**. Selon ses estimations, cette infrastructure de transport phare ne deviendra avantageuse du point de vue des émissions de CO<sub>2</sub> que 25 ans après le début des travaux. Cependant, se fondant sur les mêmes prévisions de trafic, nos experts ont conclu que les émissions de CO<sub>2</sub> ne seraient compensées que **25 ans après l'entrée en service de l'infrastructure**. Cette prédiction dépend en outre des volumes de trafic: s'ils n'atteignent que la moitié du niveau prévu, il faudra 50 ans à partir de l'entrée en service de l'infrastructure avant que le CO<sub>2</sub> émis par sa construction soit compensé.

# Qu'en disent les services de l'État ?

- Cour des comptes (2012)



Cour des comptes

Toutes les études et rapports recommandaient pourtant de différer le projet, qu'il s'agisse des études socio-économiques de la conférence intergouvernementale (CIG) relative au projet (décembre 2000), de celle de la direction générale du Trésor, du rapport du Conseil général des Ponts et chaussées sur la politique des transports terrestres dans les Alpes (1998) et du rapport d'audit des grands projets d'infrastructures de ce même Conseil général et de l'Inspection générale des finances (février 2003).

## Qu'en dit TELT ?

- « ***Capacité de la ligne existante est insuffisante*** »
  - Invalidé par différentes administrations centrales
    - COI, Cour des Comptes Européennes, Conseil Général des Ponts et Chaussées
- « ***La pente de la nouvelle ligne est trop importante et cela consomme trop d'énergie*** »
  - Rapport Brossier : 128 trains / jour en 1998
  - Cour des Comptes Européenne : Énergie consommée par les travaux ? Climatisation des tunnels ?
- « ***Normes de sécurité insuffisante dans le tunnel du Mont-Cenis*** »
  - Rappel : 1 Milliard d'investissement entre 2002-2012
  - Mont-Cenis : 15 km / nouveau tunnel transfrontalier : 57,5 km

**"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*

**Dans ce contexte, nous demandons donc  
l'utilisation optimale de la ligne existante et l'arrêt  
immédiat des travaux.**



### 3. Impacts sur l'eau

# Communiqué de presse – 2 octobre 2024



## Une sécurité supplémentaire et une réactivité accrue

Afin de respecter ses obligations réglementaires, TELT a publié à la fin du mois dernier, un appel d'offres qui prévoit, en cas d'interruption inopinée d'une source d'eau lors du creusement du tunnel, de recourir à un prestataire pour assurer l'approvisionnement en eau potable dans les communes, en attendant le rétablissement rapide de l'alimentation. Cette mesure de précaution vise à anticiper toute interruption inopinée et à réagir sans délai.

Il est à noter qu'aucune réduction sur les réseaux d'eau potable des communes n'a été à ce jour relevée. Cette mesure prise par TELT a été partagée avec les maires, les présidents de communautés de communes, le président du syndicat du Pays de Maurienne et les services de l'État. C'est une précaution supplémentaire qui vient renforcer le dispositif global de suivi de la ressource en eau, en vigueur depuis le début du projet.

François Ravier, Préfet de la Savoie, précise qu'il n'existe aujourd'hui aucun risque sur la quantité comme sur la qualité d'eau identifié par TELT et les services de l'État sur la ressource en eau. TELT, conformément à ses obligations, agit, pendant toute la durée des travaux, par des mesures préventives et d'anticipation au-delà même du suivi actuel de la ressource.

# Lyon-Turin : accusé de "vider l'eau de la montagne", Telt se défend

Le maître d'ouvrage du chantier du Lyon-Turin est accusé de vider l'eau de la montagne en y creusant un tunnel ferroviaire.

Une mise en cause que réfute Telt.

Telt affirme d'ailleurs être particulièrement scrupuleux sur le contrôle d'éventuelles baisses de la ressource en eau. "Nous surveillons mensuellement 130 points d'eaux. Depuis le début du chantier, seules deux baisses de débit dans des captages d'eau potable ont été constatées. Dans neuf autres cas, les contrôles ont révélé une diminution de débit sur des points d'eau utilisés pour des usages non potables, comme des fontaines publiques ou l'arrosage de jardins. Cette baisse pourrait être attribuable à des causes naturelles, au changement climatique ou aux travaux en cours, d'autant que la plupart de ces points d'eau avaient déjà un débit initial très faible."



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

# Tunnel Euralpin Lyon – Turin : Appui à la compréhension du lien projet – ressources en eaux souterraines



Géosciences pour une Terre durable

Les 126 chroniques de suivi du débit qui étaient disponibles sur le Portail Environnemental de TELT (ne comprenant toutefois que 85 des 101 sources du réseau prescrit) ont été analysées statistiquement et visuellement afin d'apporter des éléments de description, de compréhension et de qualification concernant les données de débit. Les résultats de ces analyses mettent en évidence des problèmes de continuité insuffisante du suivi, d'imprécision des mesures et de non-quantification des débits très élevés pour plusieurs points d'eau. Près de 75% des chroniques examinées ont une exploitabilité réduite à cause d'un ou plusieurs de ces problèmes. Néanmoins, l'historique des débits mesurés est jugé quand même exploitable dans 111 des 126 chroniques examinées. Le problème décelé le plus fréquemment étant la discontinuité du suivi, les recommandations formulées suite à cette analyse vont dans le sens d'effectuer un suivi hydrogéologique beaucoup plus régulier des points d'eau.

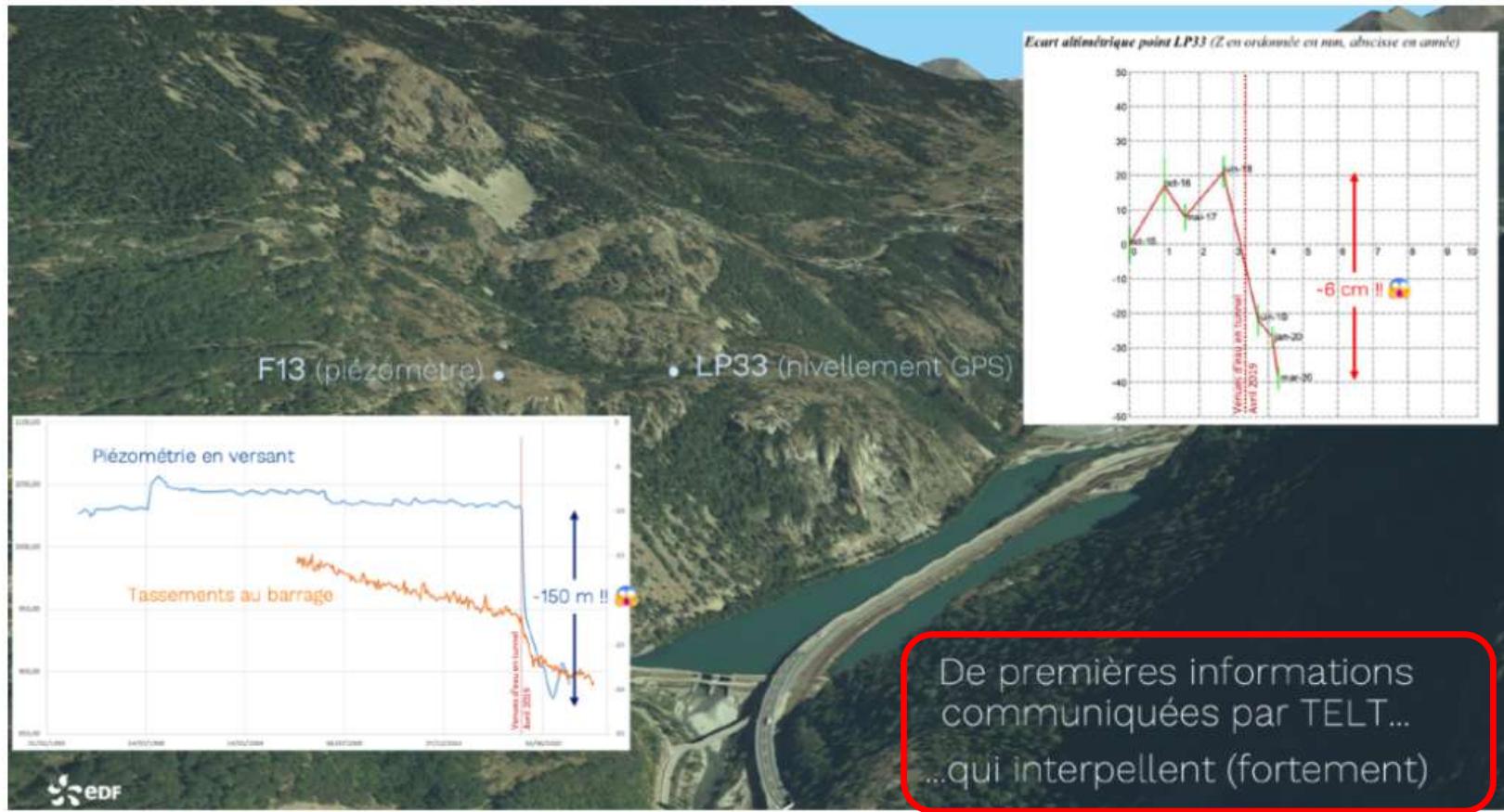


LTF a estimé<sup>18</sup> que les deux tunnels principaux (le tunnel de base et le tunnel de Bussoleno), les descenderies, etc. recevront un flux cumulé d'eaux souterraines compris entre 1951 et 3973 L/s dans le cas stabilisé. Ceci équivaut à un débit compris entre 60 et 125 Million m<sup>3</sup>/an, ce qui peut être comparable à l'alimentation en eau nécessaire à une ville d'environ 1 Million d'habitants. Le drainage des eaux souterraines n'est pas négligeable comparativement à la recharge totale en eaux souterraines dans les zones situées le long du tunnel.

- *100 millions de m<sup>3</sup> = consommation domestique annuelle de 1,85 millions de personnes*

# Document interne à EDF

Dévoilé par Mediapart en 2024 pour des faits survenus en 2019



- baisse de 150m du niveau d'eau dans une poche souterraine.

- affaissement des sols de 6 cm près du barrage (20 ans de tassement normal).

- vitesse de tassement du barrage multipliée par quinze.

# Document interne à EDF

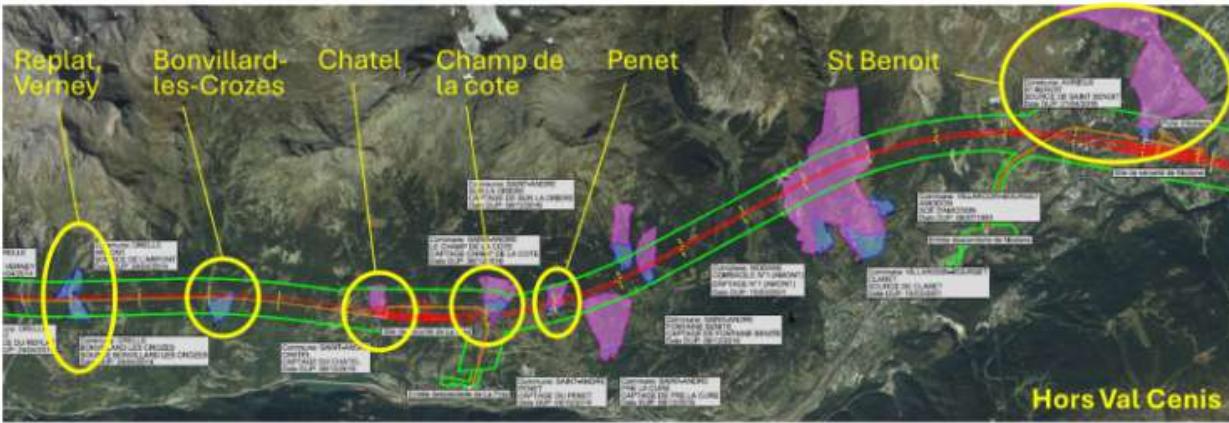
Dévoilé par Mediapart en 2024 pour des faits survenus en 2019

Par ailleurs, sur le versant de la montagne attenant au barrage, un altimètre a enregistré, toujours en avril 2019, un affaissement des sols de six centimètres. Avec la chute d'eau de 150 mètres mesurée à proximité le même mois, l'ingénieur EDF juge dans son document que ces données « *interpellent (fortement)* ».

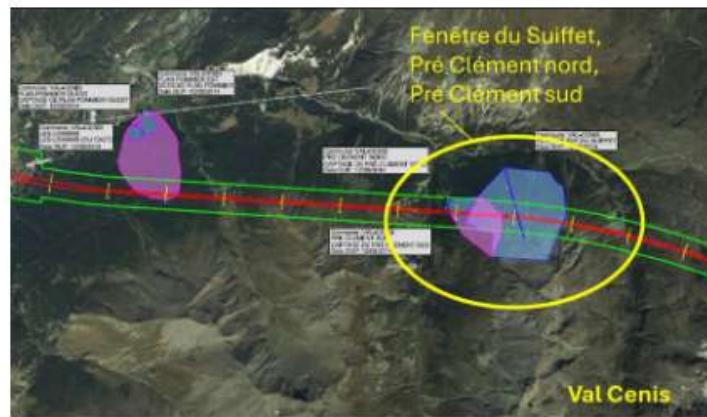
« *En creusant le tunnel, les failles rocheuses se sont vidées de leur eau. Toute la zone ayant été drainée, les failles se resserrent, et cela provoque un tassemement du sol* », résume Jérôme\*, le cadre qui a participé au creusement de la galerie près du barrage du Pont-des-Chèvres.

Selon un hydrogéologue qui connaît bien cette montagne, mais demande à rester anonyme pour ne pas être étiqueté comme opposant au projet : « *Le creusement de la galerie est en train de vider la montagne de son eau à cet endroit. Dans les Alpes, le milieu géologique est très fracturé. La roche est pleine d'eau. Si des failles dans cette roche viennent à communiquer avec la galerie percée, elles vont drainer l'eau depuis le massif vers le tunnel.* »

# Tracé à l'aplomb de zones de captage d'eau protégés par arrêtés préfectoraux



**PRÉFET  
DE LA SAVOIE**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Sources : Antea Group pour les services de l'État en Savoie, 2024

**10 octobre 2024 : révision des arrêtés par le préfet de la Savoie pour permettre à TELT de déroger à la Loi sur l'Eau et au Code de la Santé Publique.**

## 5. Lot

---

### 5.1. Lot: LOT-0001

Titre: Travaux préparatoires et mesures d'urgence et transitoires pour l'approvisionnement en eau potable dans la vallée de la Maurienne

Description: Le présent marché est décomposé en quatre missions : • Mission 1 : réalisation des travaux pour la préparation des zones de déchargement des camions-citernes et leur connexion avec les unités de distribution d'eau potable (selon configuration, travaux de préparation des accès, aménagement des zones, pose éventuelle de connexions, de réservoir tampon) ; • Mission 2 : Mise à disposition de camions-citernes et/ou de pick up et d'eau en bouteilles dans un délai fixé ; • Mission 3 : Fourniture et transport d'eau potable par camion-citerne et/ou pick-up ; • Mission 4 : Installation d'unités de traitement mobiles en cas de besoin pour alimenter les unités de distribution d'eau potable. Les prestations comprennent également l'encadrement sanitaire et autres sujétions liées à la fourniture d'eau destinée à la consommation humaine.

Identifiant interne: MT32

## **Eléments hydrogéologiques**

## Captages :

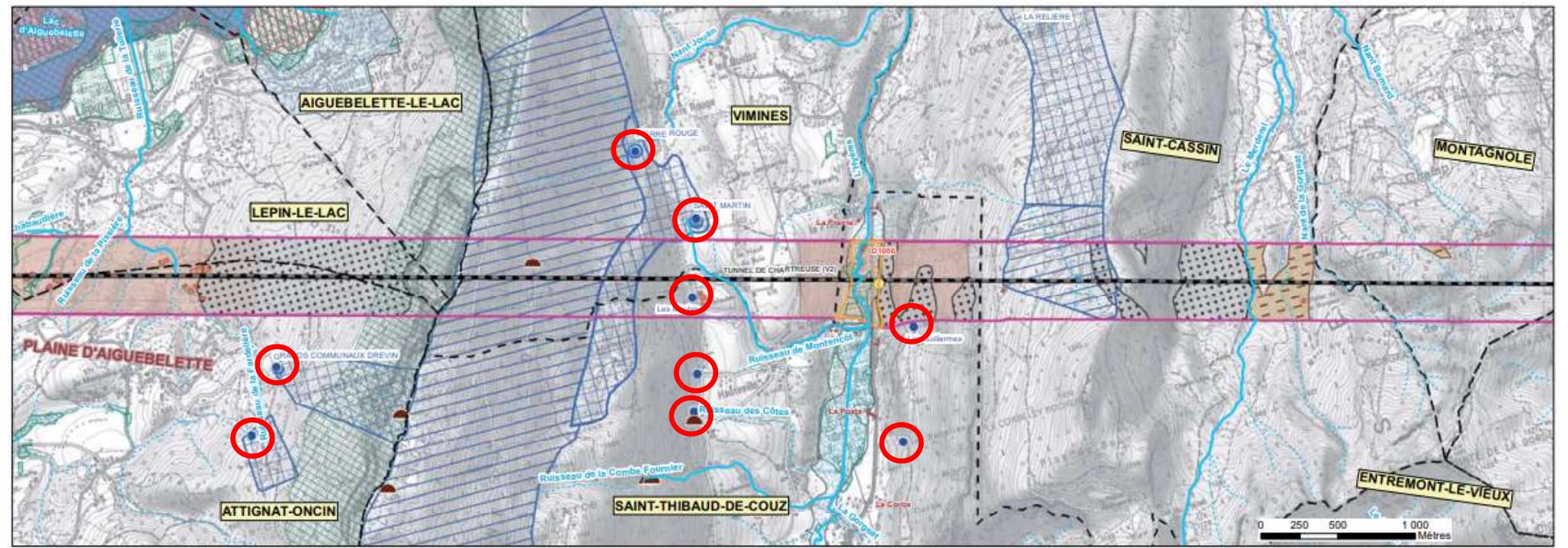
- Alimentation en Eau Potable
  - Autre type d'usage

#### Périmètres de protection :

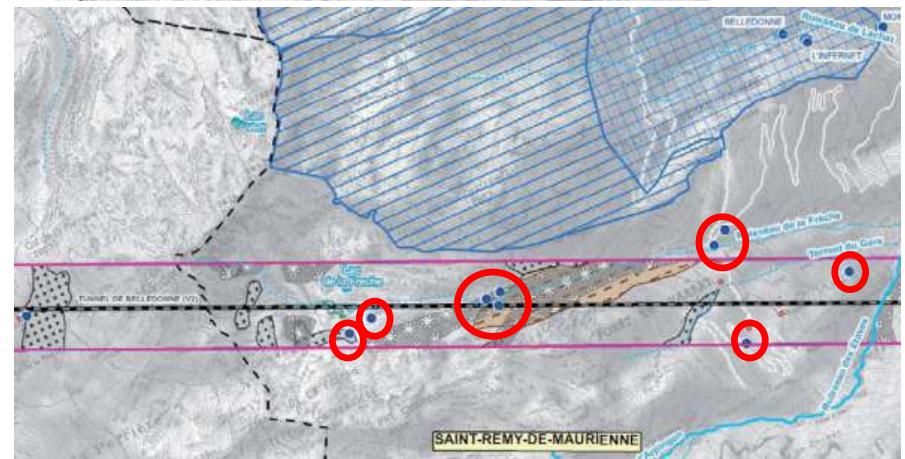
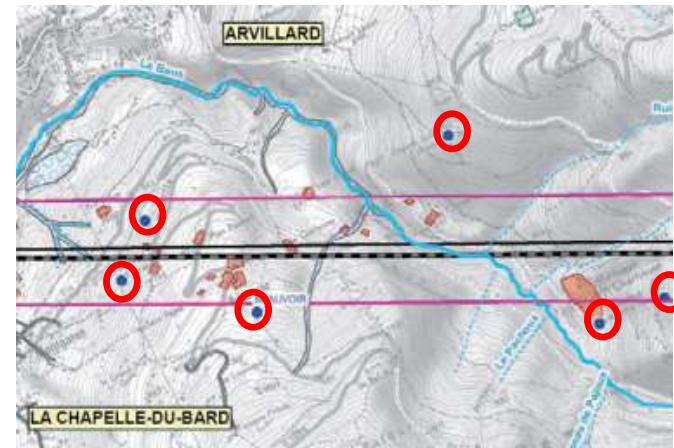
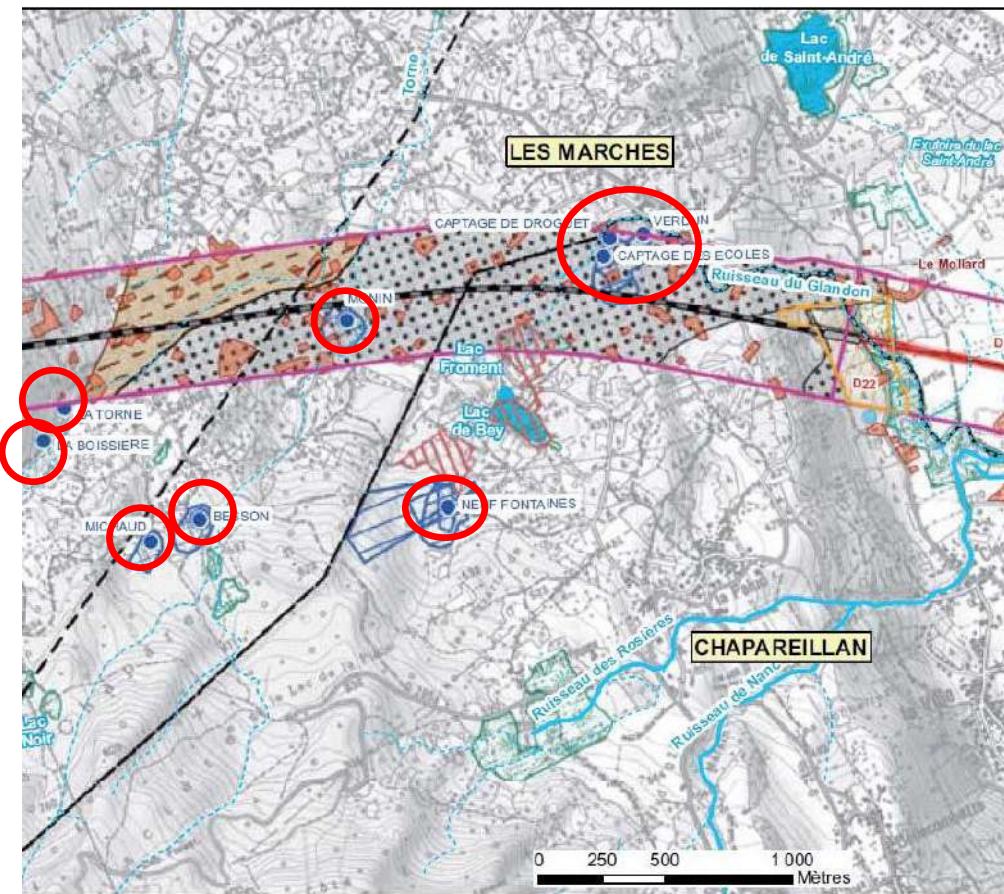
-  Périmètre de protection immédiate
  -  Périmètre de protection rapprochée
  -  Périmètre de protection éloignée

## **Menaces similaires pour le tunnel de Chartreuse**

Source : Réseau Ferré de France (RFF), pièce E, 2012



# Menaces similaires pour les tunnels de Chartreuse et Belledonne





## 4. Impacts sur les territoires

## Zone du Moulin (4ha), Villarodin-Bourget : réalisation des travaux d'une descenderie équivalente à celle prévue, entres autres, à Détrier



**Juillet 2009** (zone humide avant les travaux).



**Février 2024** (même zone après le début des travaux en 2002)

# Villarodin-Bourget

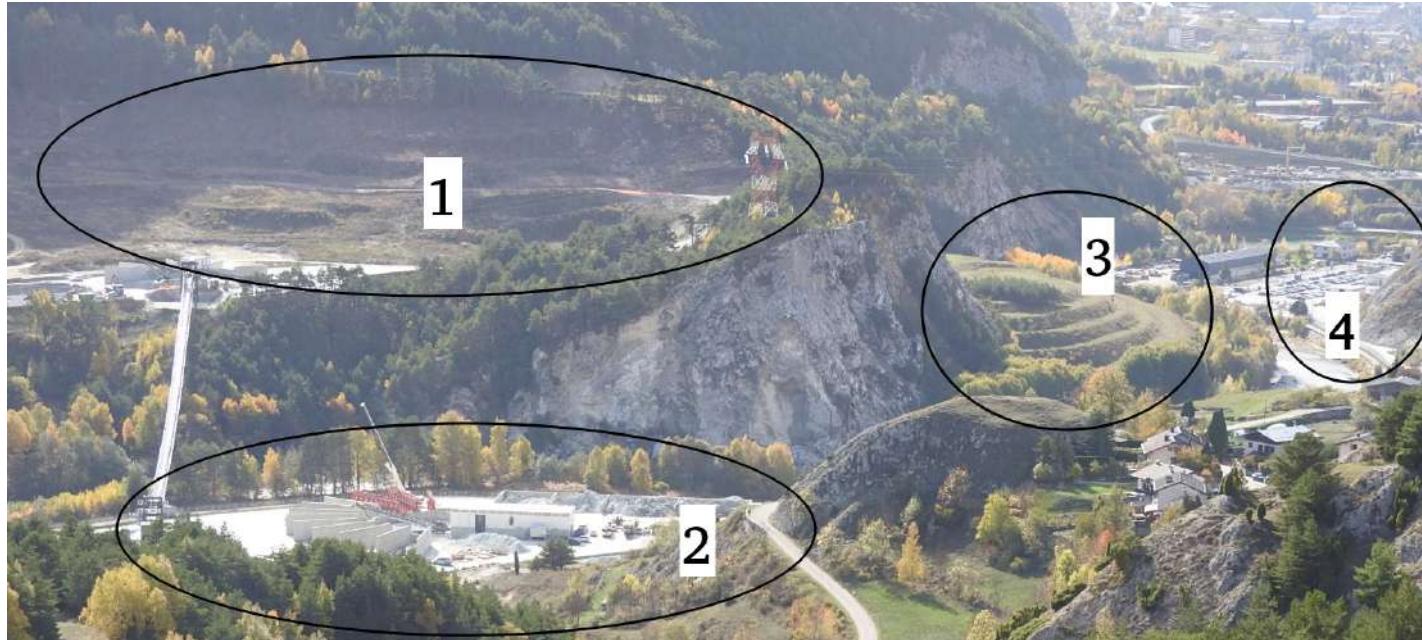
## Février 2024



# Zone du Moulin et alentours, Villarodin-Bourget, 2022

(1) Zone des Tièrces (17 ha de, 4 millions de m<sup>3</sup> de déblais)

(4) Base vie de TELT



(2) Zone du Moulin (4 ha, descenderie)

(3) Dépôt de déblais (2002 à 2007)

# Excavation des déblais



Saint-Julien-Mont-Denis, 2023



Zone des Tièrces, Villarodin-Bourget,  
octobre 2024

**Saint-Jean-de-Maurienne, octobre 2024 : murs en béton (5 à 13 m de haut, près de 3 km de long) formant la base d'une nouvelle rampe de voies ferrées.**

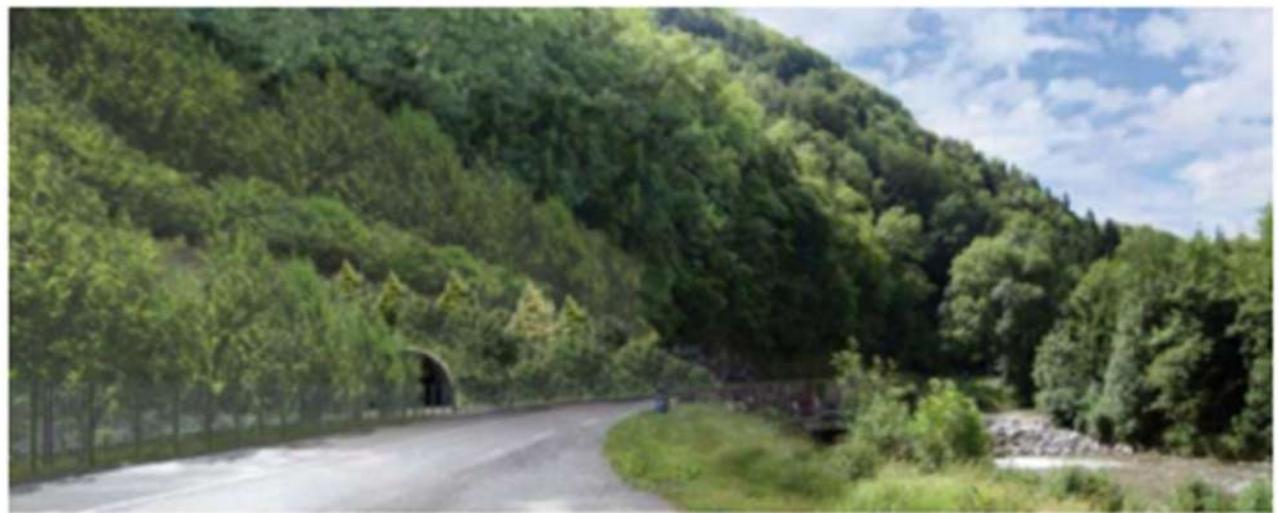
**Emprise des travaux : 54,61 ha**



# Prévisions et réalité



*Zone de travaux à la descenderie de  
Villarodin-Bourget, Février 2024*



Site de Détrier  
Situation en phase exploitation  
Vue depuis la RD 925

*Descenderie prévue à Détrier, DUP 2013*



## 5. Nos propositions

### Et résumé des points clefs

#### Échanges de marchandises :

1. stagne depuis 1998
2. ligne existante rénovée mais sous-utilisée
  - 2/3 des poids lourds du Fréjus et du Mont-Blanc peuvent passer dessus

Confirmer par :

- Cour des comptes
- COI
- Conseil Général des Ponts et Chaussées
- Inspection Général des Finances
- Direction Générale du Trésor

#### Problématiques importantes sur l'eau

1. Impact fort
2. Sources d'eau potable menacées
3. Manque de suivi

Confirmé par :

- EDF  
Arrêtés préfectoraux  
BRGM

#### Fort impact sur les territoires

#### Coût exorbitant

~ 30 milliards d'€

Confirmé par :  
Cour des comptes

Manque de débats et de transparence

# Nos propositions

## 1. Utiliser la ligne existante de manière optimale grâce à une véritable politique de fret avant tout autre investissement dans une nouvelle ligne.

- ▶ 2/3 des camions sur le rail grâce à une véritable politique de fret et des investissements sur la ligne Dijon-Ambérieu-Modane
- ▶ Conseil Général des Ponts et Chaussées (1998), la Cour des Comptes (2012), COI (2018, 2023)

## 2. Organiser le débat public au niveau institutionnel et citoyen

- ▶ Moratoire sur le projet
- ▶ 12,8% du tunnel transfrontalier ont été creusées
  - ▶ 1 Md d'€ dépensé / 30 Md d'€
- ▶ Problématique importante et manque de transparence sur les menaces sur l'eau

## 3. Investir dans le réseau TER et les transports du quotidien.

- ▶ Aix-les-Bains - Annecy
- ▶ Grenoble - Valence (section Romans - Bourg-de-Péage – Saint-Marcelin)
  - ▶ Lyon - Chambéry (section Saint-André-Le-Gaz – Chambéry)
- ▶ Saint-Étienne - Le Puy-en-Velay (actuellement en voie unique non électrifiée)

**"[L'argent public consacré au Lyon-Turin] sera autant d'argent en moins pour moderniser le réseau ferroviaire existant."**

*Guillaume Pepy, président de la SNCF*



## 6. La lutte aujourd'hui

# La lutte aujourd'hui



- Mobilisation citoyenne
  - En Italie : « No TAV »
  - En France :
    - Collectifs Contre le Lyon-Turin (CCLT)
    - VAM
    - BaSV
- Partis politiques, syndicats, associations environnementales
- CEPURE  
(Collectif d'Elu.es pour l'utilisation du réseau Existant)
- Médias



# Comment agir ?

- **Rejoindre une association ou un CCLT**
  - Adhérer pour recevoir les informations
  - S'investir en tant que bénévole
    - Organisation de réunions publiques / navettes / événements festifs / groupes de travail divers
- **Diffuser les informations**
  - Bière de la lutte
  - Étude critique
  - TOP 5
- **Questionner les élu.es de sa commune circonscription**
- **Appel à dons**



# Les évènements à venir

- (à compléter)



**Merci pour votre attention !**  
***Questions / échanges***

# Lien vers les différentes parties

1. État d'avancement du projet de deuxième Lyon-Turin
2. Analyse des échanges de marchandises
3. Impacts sur l'eau
4. Impacts sur les territoires
5. Nos propositions
6. La lutte aujourd'hui



# Annexes

# Le Fret ferroviaire : Déclin en France

Trafic marchandises total à travers les Alpes (interne+import+export+transit)

Marchandises Alpes par rail ia à Vienne	2000					2010					2013					2014												
	Route		Route+ Rail		Total	PLM	Route		Route+ Rail		Total	PLM	Route		Route+ Rail		Total	PLM	Route		Route+ Rail		Total	WACC	TCNA	AR		
	1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	1000	t(mio)	
France	1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0	1338	17.8	18.0	0.2	0.2	0.0	1295	17.3	17.7	0.5	0.5	0.0	1319	17.6	18.0	0.4	0.4	0.3	0.1			
Ventimiglia							52	0.5	0.5				52	0.5	0.5				56	0.6	0.6							
Montgenèvre							8.6	8.6	50	0.7	3.6		3.0	1.8	0.7	0.5	3.2	3.2	0	0.6	0.6		3.4	3.3	2.1	0.6	0.6	
Mont-Cenis																												
Frejus	1527	25.2	25.2	0.0	0.0		732	11.0	11.0				663	10.0	10.0				667	10.0	10.0							
Mont-Blanc							572	8.7	8.7				549	8.3	8.3				554	8.4	8.4							
Suisse																												
Grand-St-Bernard	52	0.4	0.4				48	0.7	0.7				48	0.6	0.6				46	0.6	0.6							
Simplex	27	0.1	3.8	3.7	3.6	0.1	78	0.9	10.6	9.6	2.6	5.4	1.6	78	1.0	11.1	10.1	2.3	6.1	1.7	77	0.8	11.1	10.5	1.9	6.9	1.7	
Gotthard	1187	7.6	24.4	16.8	15.9	8.9	1.0	928	10.6	25.0	14.4	4.7	9.5	0.2	766	9.3	24.4	15.0	4.6	10.2	0.2	758	9.2	25	15.7	5.6	10.0	0.2
San Bernardino	138	0.8	0.8				182	2.2	2.2				156	1.9	1.9				151	1.8	1.8							
Autriche																												
Roselend	93	1.2	1.2				97	1.2	1.2				90	1.0	1.0				97	1.1	1.1							
Brenner	1560	25.4	34.1	8.7	2.8	3.3	2.7	1850	27.5	41.9	14.4	1.8	6.2	5.4	1936	29.0	40.7	11.7	2.2	6.4	3.1	2014	30.2	42.2	11.9	2.1	6.5	3.4

Référence : BAV-332-6/2

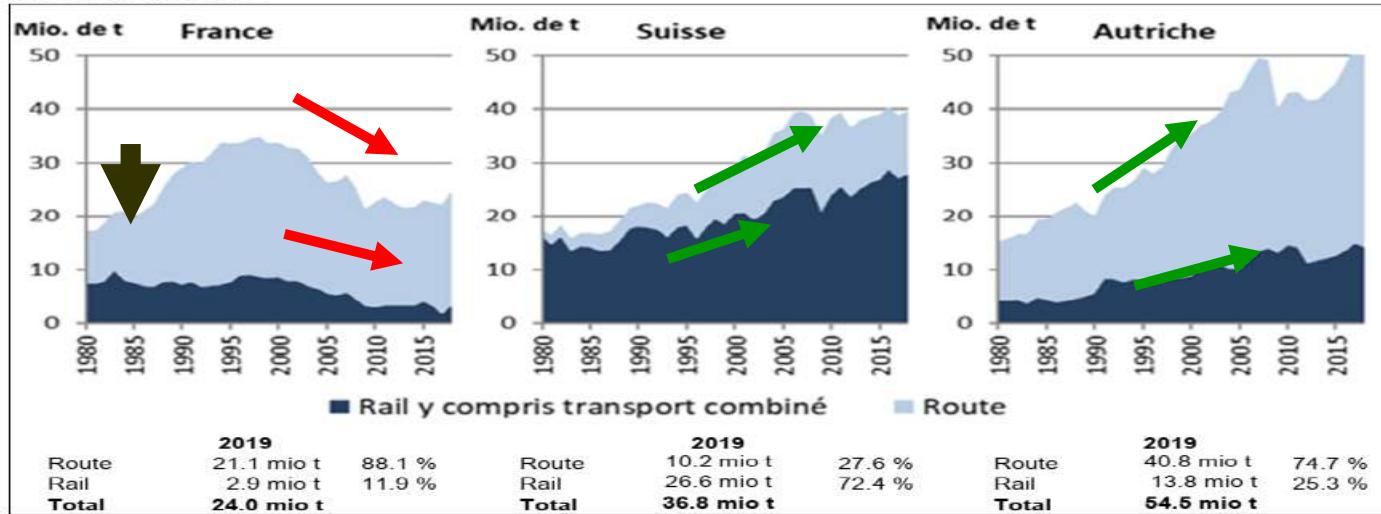


Figure 14: fret transalpin 1980-2019 dans l'arc Alpin intérieur entre le Mont-Cenis/Fréjus (F) et le Brenner (A)

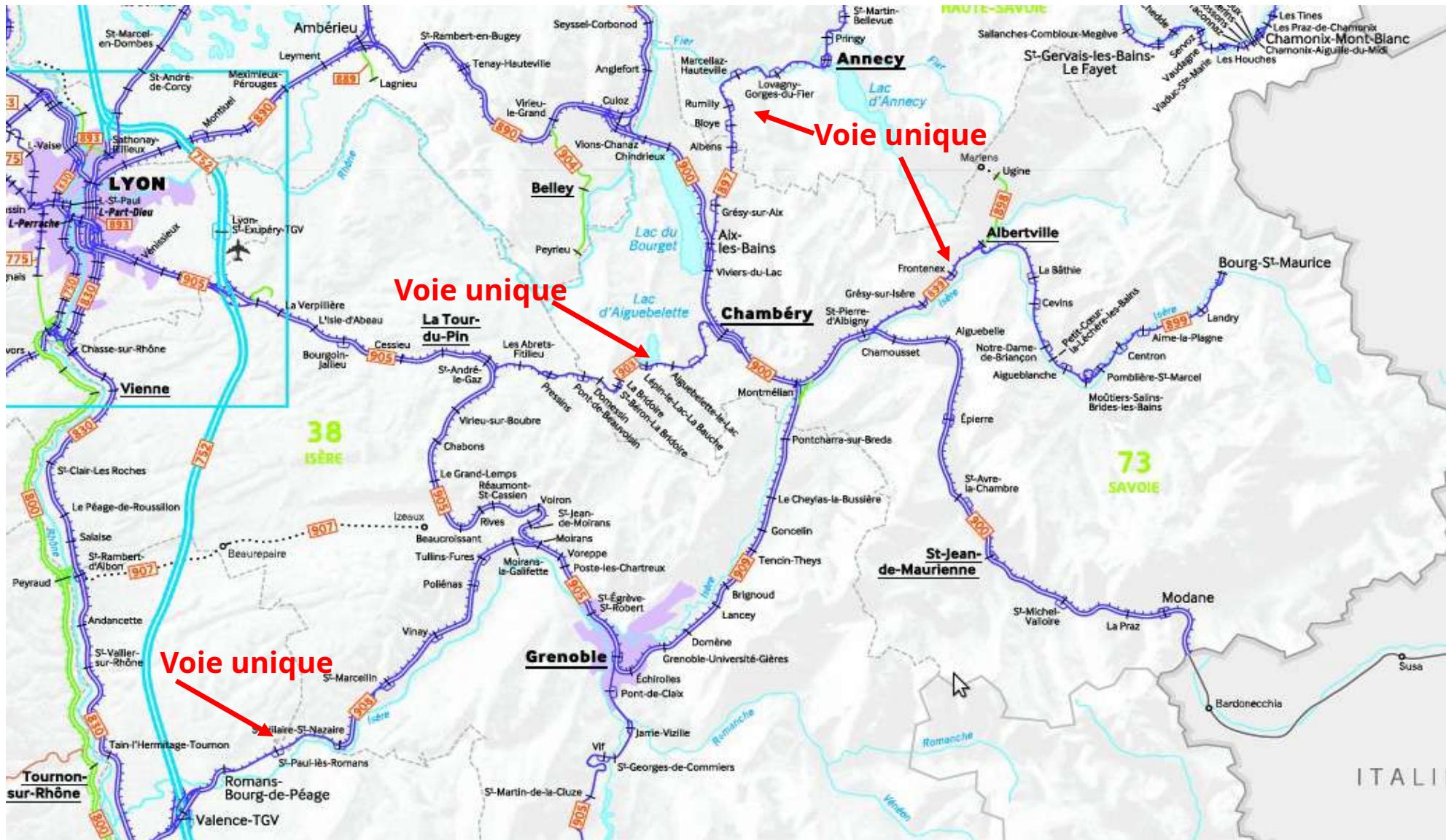
Source  
Alpinfo  
Suisse

Université de Fribourg  
Confédération suisse  
Confédération suisse  
Confédération suisse

RAPPORT DU CONSEIL FÉDÉRAL

Rapport sur le transfert du trafic de novembre 2021

Rapport sur le transfert juillet 2019 – juin 2021



# Membres du COI en 2018

- Philippe DURON, personnalité qualifiée, président du Conseil
- Bruno CAVAGNE, personnalité qualifiée, vice-président du Conseil
- Barbara POMPILI, députée, présidente de la Commission du développement durable
- Matthieu ORPHELIN, député
- Benoit SIMIAN, député
- Hervé MAUREY, sénateur, président de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable
- Gérard CORNU, sénateur
- Michel DAGBERT, sénateur
- Karima DELLI, députée européenne, présidente de la Commission des transports et du tourisme
- Michel NEUGNOT, Vice-président du Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté, représentant de Régions de France
- François DUROVRAY, Président du Conseil départemental de l'Essonne, représentant de l'Association des départements de France
- Louis NEGRE, maire de Cagnes-sur-Mer, président délégué de la métropole de Nice, représentant de France Urbaine
- Jean-Michel CHARPIN, inspecteur général des finances, personnalité qualifiée
- François PHILIZOT, préfet, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, personnalité qualifiée
- Nicolas FORRAY, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, président de section au CGEDD, personnalité qualifiée
- Pierre Alain ROCHE, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, président de section au CGEDD, personnalité qualifiée, rapporteur général du Conseil

Le Conseil est assisté par deux rapporteurs :

- Mélanie MEGRAUD de la Direction générale du Trésor
- Dominique RITZ, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

# La démarche Grand Chantier

## Caractéristiques

- Compétence publique de financement transférée vers TELT
  - Enveloppe importante (32 millions d'€ par an)
  - « Compensations » face à la destruction du cadre de vie et du territoire.
  - Les mairies s'adressent à TELT pour financer leurs projets

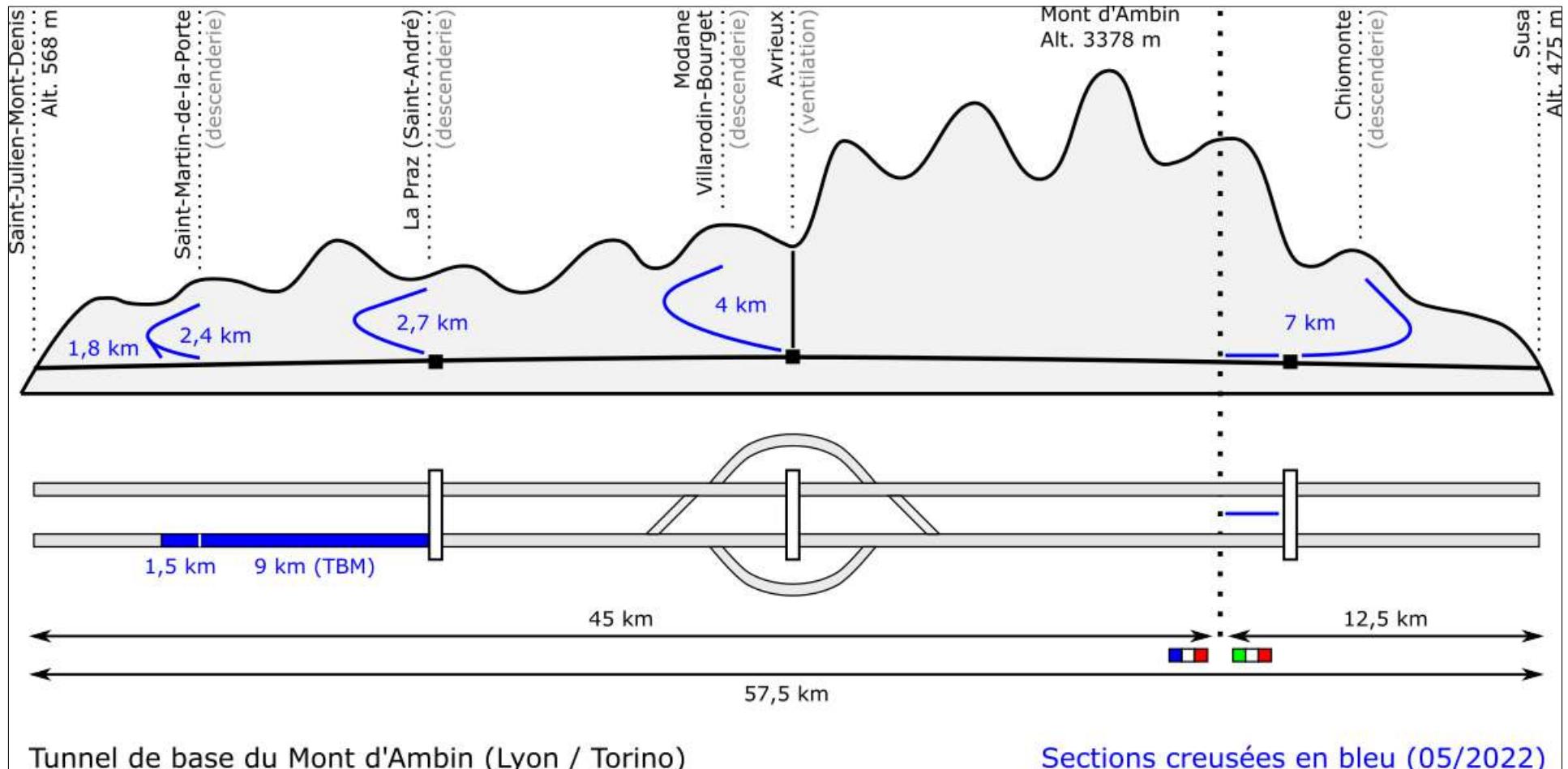
# La démarche Grand Chantier

## Problématiques

- Difficulté pour les mairies d'afficher leur opposition
- Communication biaisée / publication gratuite
- Quelle légitimité pour le promoteur ?
- Absence de débat public et d'information, opacité.

## Annexe

- **Quelques caractéristiques du chantier :**
  - **Prévision de 37 Mt de déblais excavés (3 600 tours Eiffel)**
  - Creusement classique (explosif, brise-roche - 2-3 m / jour)
  - Tunnelier (12-13 m / jour)
- **38,6 km sur les 164 km (23,5%, descenderies incluses)**



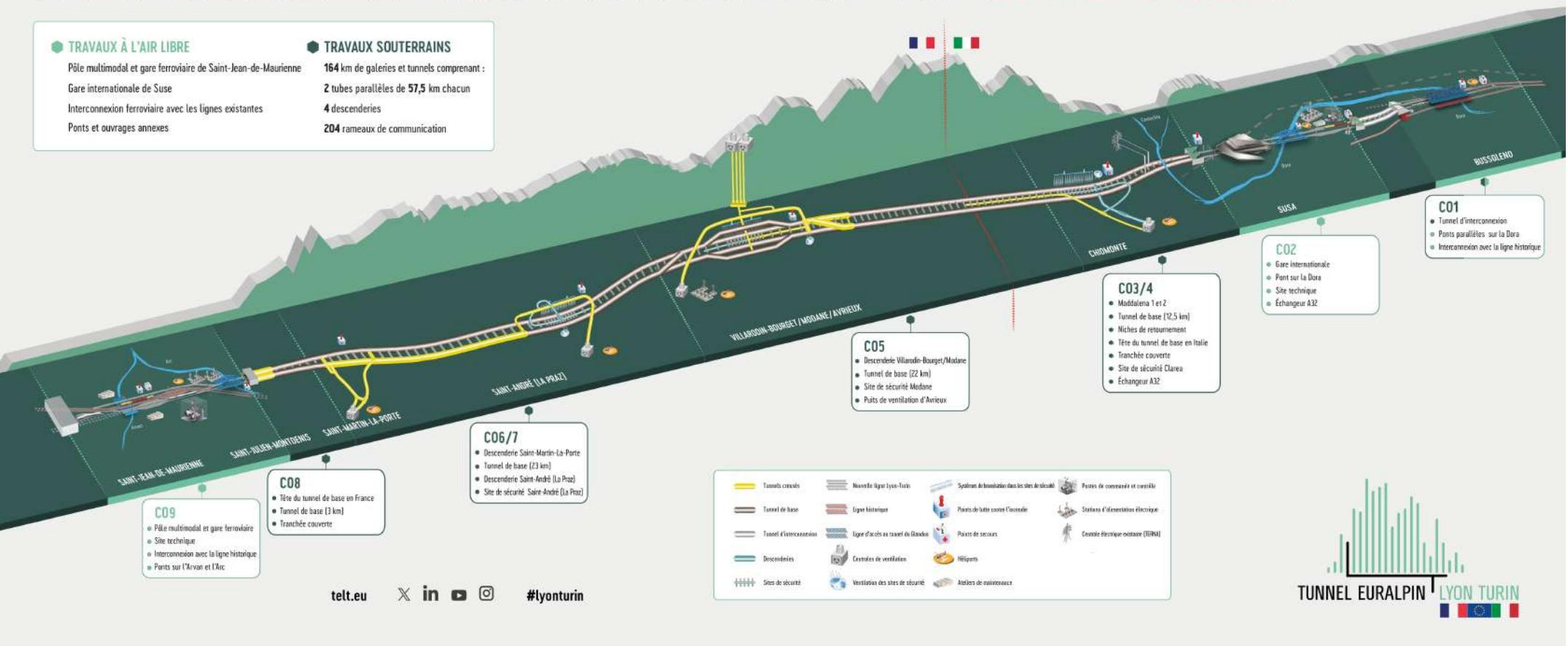
# LA SECTION TRANSFRONTALIÈRE DU LYON-TURIN

## TRAVAUX À L'AIR LIBRE

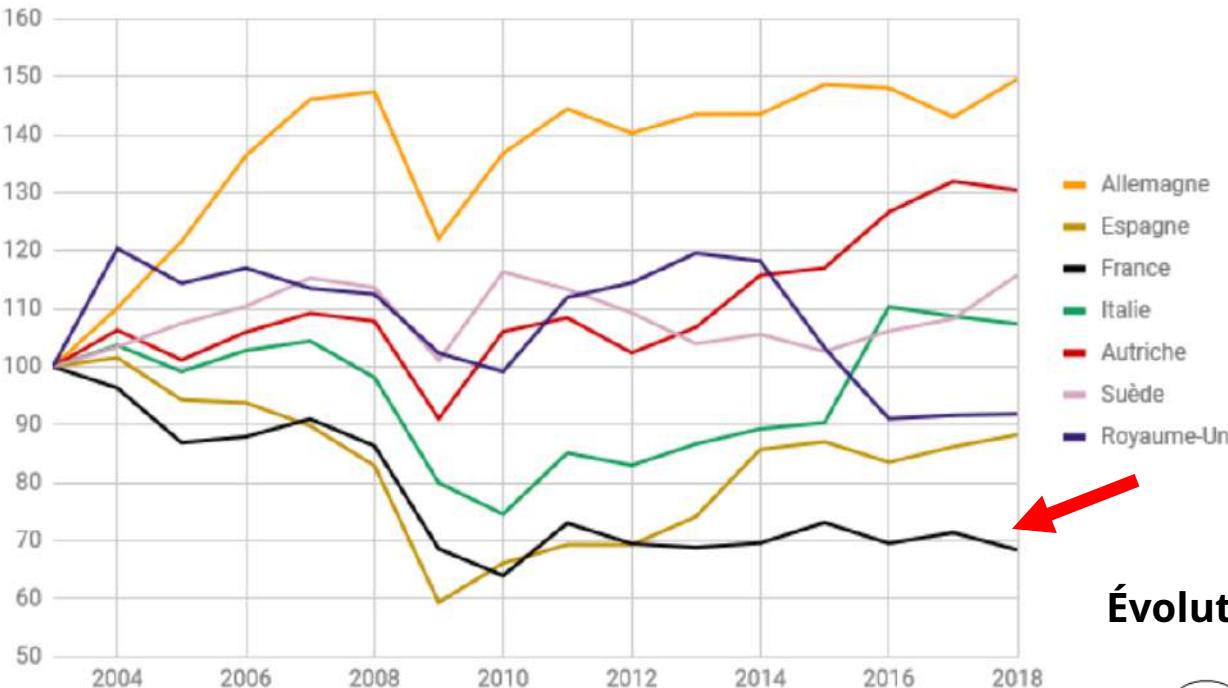
- Pôle multimodal et gare ferroviaire de Saint-Jean-de-Maurienne
- Gare internationale de Suse
- Interconnexion ferroviaire avec les lignes existantes
- Ponts et ouvrages annexes

## TRAVAUX SOUTERRAINS

- 164 km de galeries et tunnels comprenant :
- 2 tubes parallèles de 57,5 km chacun
- 4 descenderies
- 204 rameaux de communication

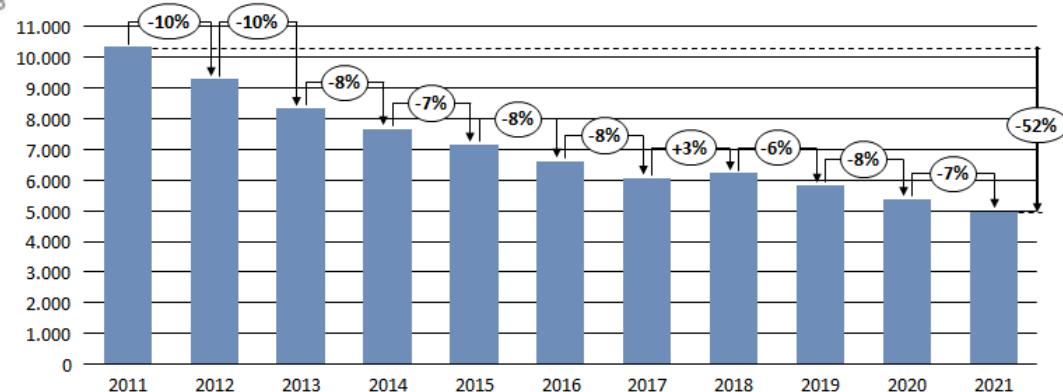


## Evolution du fret ferroviaire européen depuis 2003



— Allemagne  
 — Espagne  
 — France  
 — Italie  
 — Autriche  
 — Suède  
 — Royaume-Uni

## Évolution des effectifs de Fret SNCF (2011-2021)



## 2 contraintes : 550m et 1.150 tonnes

	Wagons doubles		Rame				Annuel
Type	Tare (t)	Longueur (m)	Longueur (m)	Poids	Equivalent remorque	% charge utile	Equivalent semi Rem
Modalhor	40,7	33	467,2	1127	26	36,9%	910 000
Remorque sur Wagons Poches	32,9	34,2	517	1105	28	40,6%	980 000
Conteneurs sur Wagons Poches	32,9	34,2	551,2	1079	30	44,5%	1 050 000
Conteneurs 90 pieds novatrans	29	29,6	511,8	1088	32	47,1%	1 120 000

**Longueur 2 Motrices UM : 38,2 m**

**Trafic annuel** sur 350 jours et 100 trains par jour

**Tares routières:** remorque vide = **7t** ; conteneur vide = **3,5t**

**Charge utile moyenne** = 16t (source rapport CNR)

# Prix du train

<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/2020-annual-report-covering-the-year-2019.pdf>

Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins  
Rapport annuel 2019



Jun 2021

SIGMAPLAN WALTER FUSSES Interface Transport TRT

## Offre ferroviaire existante : compétitive

### France: Coûts des transports transalpins ferroviaire et routier, 2019 Coûts par PL ou unité de transport intermodal (UTI) en Euro

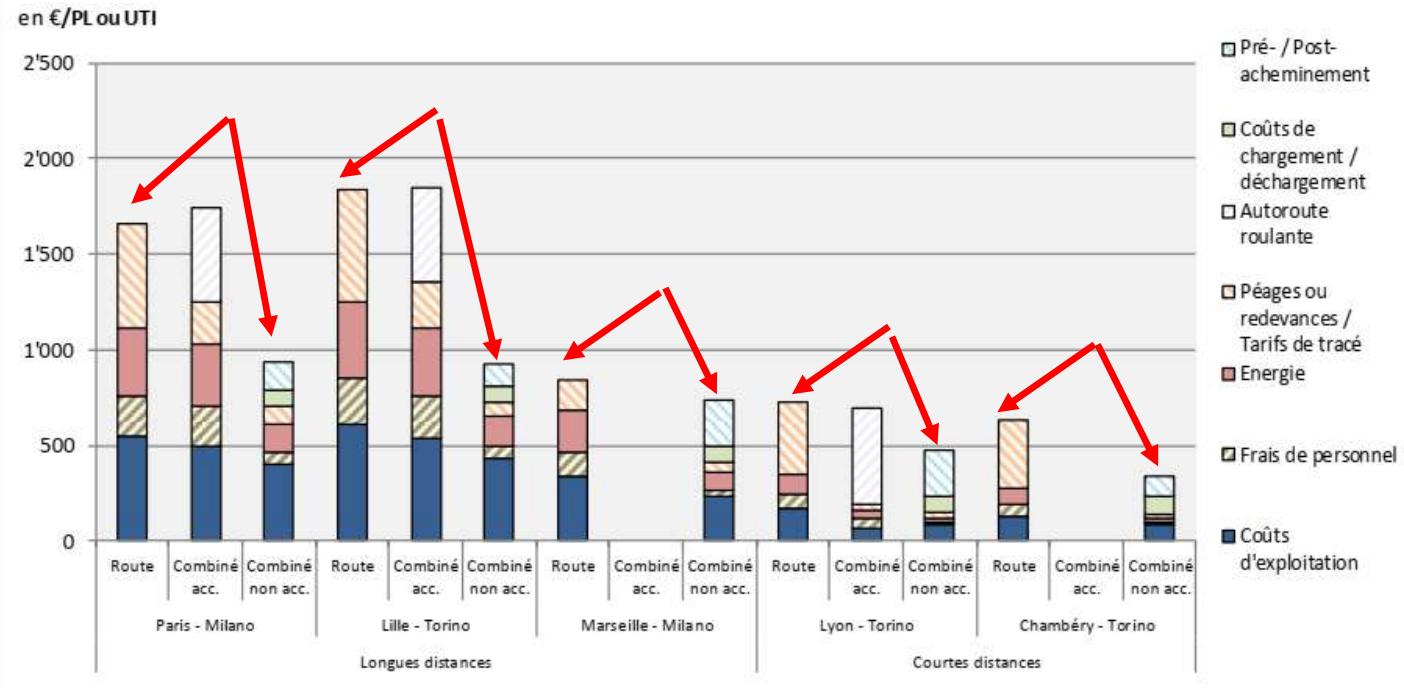


Figure 33: France: Coûts des transports transalpins ferroviaire et routier, 2019

Source : DG Move Commission Européenne



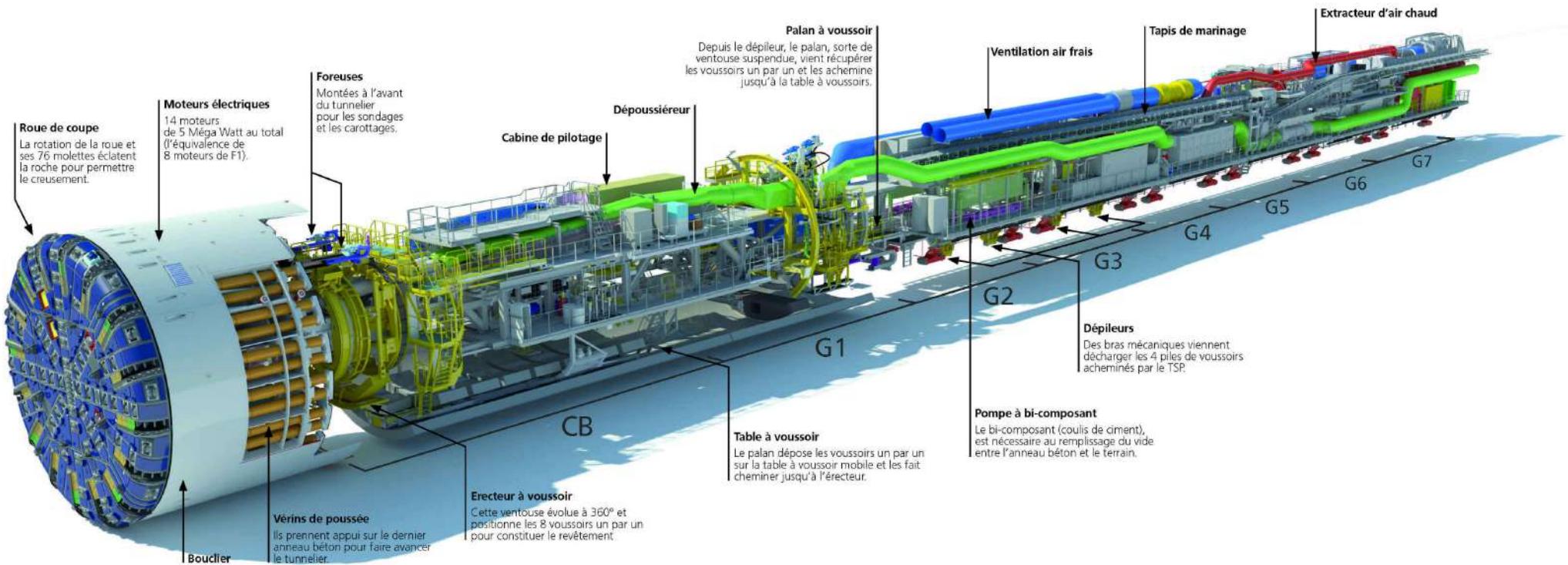
Commission européenne  
DG MOVE

Confédération suisse  
Office fédéral des transports (OFT) 

# Précisions sur les coûts et les financements

- Total : 26,1 milliards (source cour des comptes 2022)
  - -> 30 milliards avec l'inflation (~5% par an)
- Tunnel transfrontalier :
  - 11,1 milliards (source : TELT)
  - 40% Europe, 25% France, 35% Italie
  - -> **2,8+0,8=3,6 milliards pour la France**
    - (+0,8 milliards (40% $\times$ 18,5% $\times$ 11,1 pour prendre la participation de la France au budget de l'Europe))
- Voies d'accès : estimées à 7 milliards en 2012
  - -> 10 milliards avec l'inflation (hypothèse : 3% par an sur 12 ans, calculs à affiner)

# Tunnelier



140 m de long, 12 m de diamètre, 8 mois de montage, 10 m/j, 10 km de galeries

#### **4.4.1 Bilan hydrologique / Le cycle hydrologique**

##### **Orientation générale**

La circulation de l'eau par le biais des processus d'évaporation, de précipitation, d'écoulement des eaux souterraines, de ruissellement, etc... caractérise généralement le cycle hydrologique. Un projet de l'ampleur de la liaison ferroviaire prévue peut affecter de manière significative différents éléments du cycle hydrologique dans les zones qu'elle traverse. Au cours de l'évaluation des impacts environnementaux causés par le tunnel, le cycle hydrologique est une base importante qui permet de vérifier la cohérence des estimations concernant les eaux souterraines et les eaux de surface.

LTF a estimé<sup>18</sup> que les deux tunnels principaux (le tunnel de base et le tunnel de Bussoleno), les descenderies, etc. recevront un flux cumulé d'eaux souterraines compris entre 1951 et 3973 L/s dans le cas stabilisé. Ceci équivaut à un débit compris entre 60 et 125 Million m<sup>3</sup>/an, ce qui peut être comparable à l'alimentation en eau nécessaire à une ville d'environ 1 Million d'habitants. Le drainage des eaux souterraines n'est pas négligeable comparativement à la recharge totale en eaux souterraines dans les zones situées le long du tunnel.

A l'inverse, pour les zones situées en amont des extrémités des tunnels, le débit total des eaux de surface, et particulièrement l'écoulement minimum annuel pourraient être affectés, la répartition entre les eaux de surface et souterraines pourrait être changée radicalement. De telles variations peuvent affecter l'environnement en général ou certaines utilisations de l'eau, par exemple :

- Les alimentations desservant les propriétés privées, villages et villes,
- L'agriculture et l'irrigation,
- Le déversement des eaux usées (pendant la période d'écoulement minimum, il se peut que les eaux usées soient les seuls écoulements superficiels),
- La production d'hydroélectricité.

*Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon - Turin (section internationale)*

En plus de la question relative à la quantité d'eau, l'impact potentiel sur la qualité de l'eau doit être considéré. Cela comprend les impacts sur les eaux souterraines aux alentours du tunnel et les impacts sur les cours d'eau où l'eau drainée se déverse, en incluant le fait que les eaux souterraines rejoignent un cours d'eau de température nettement inférieure.

Les effets du drainage seront ressentis relativement rapidement après le passage des travaux; dans l'année voire dans les semaines qui suivent. Il n'est probablement pas possible de documenter ou de quantifier immédiatement ces effets dans tous les cas (ex : la diminution du débit minimum d'un cours d'eau), mais dans la plupart des cas où un effet apparaîtra, il sera évident. Ainsi, les problèmes éventuels qui apparaîtront pourront être résolus pendant la phase de construction.

## Les 9 corridors

- Baltique-Adriatique
  - Mer du Nord-Baltique
  - Méditerranéen
  - Oriental-Méditerranée orientale
  - Scandinave-méditerranéen
  - Rhin-Alpes
  - Atlantique
  - Mer du Nord-Méditerranée
  - Rhin-Danube

TENtec

REGISTRATION/IDN № 13162813 OJ UZBRA - 20/12/2013