

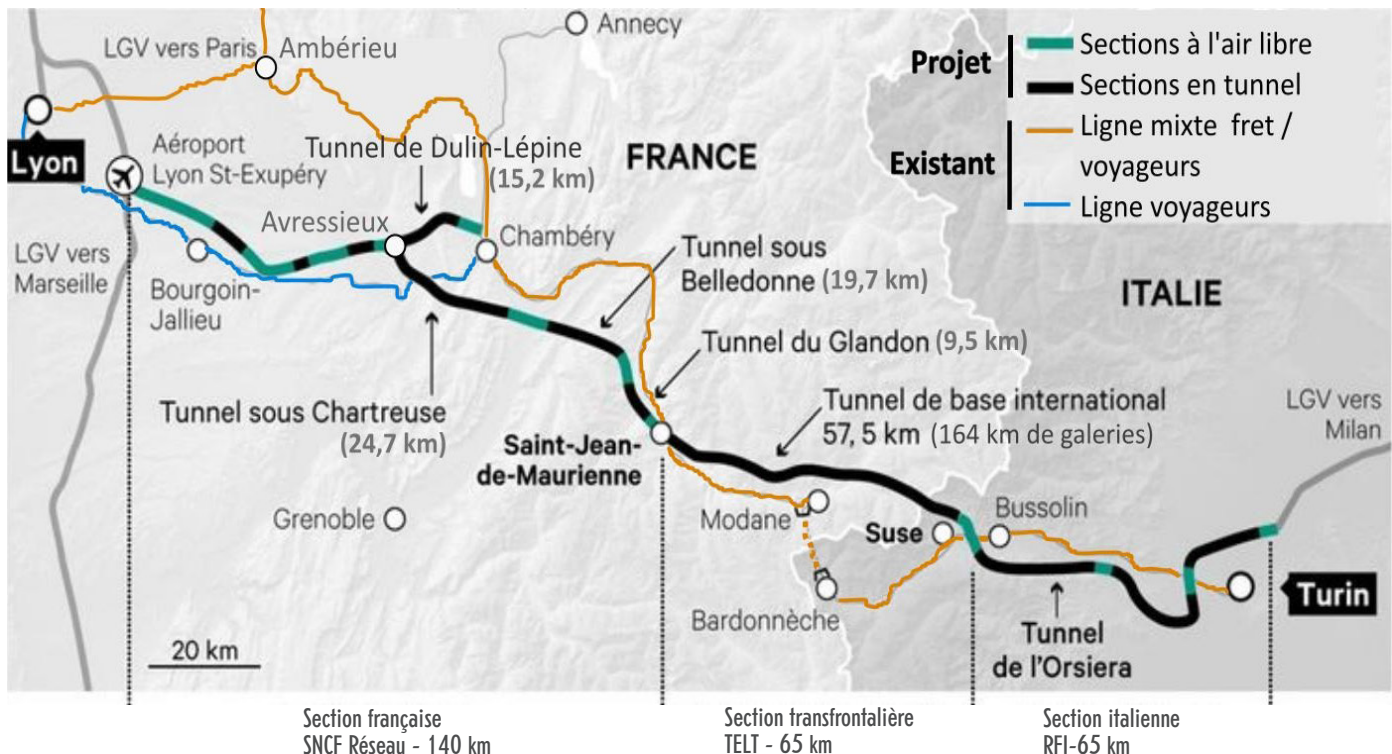
L'inquiétude avant la colère...

FACE AU DEUXIÈME LYON - TURIN

-

QUI SOUTIENDRA VRAIMENT LE MONDE AGRICOLE ?

*Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.
270km dont 202km de tunnel (75%)*

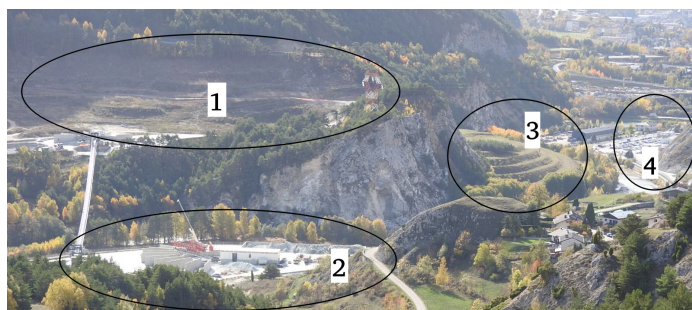


«LES ECHOS»/ SOURCE: LA TRANSALPINE

**Lettre ouverte
Appel à signatures
Juin 2025**

Le ministre des Transports François Durovray a signé le 2 décembre 2024, trois jours avant la démission du gouvernement Barnier, l'officialisation du scénario « **Grand Gabarit** » pour la section française de la seconde ligne ferroviaire Lyon-Turin. D'un même geste, il balayait les préoccupations du monde agricole qui traverse une crise profonde. Les Études d'Avant Projet Détaillé 2025 - 2028 sont lancées; c'est donc maintenant qu'il faut peser pour que les intérêts agricoles soient enfin pris en compte dans ce dossier.

En effet, **dès 2028, selon le calendrier de la SNCF**, les travaux pour les descenderies de Détrier et de Saint-Thibaud-de-Couz en Savoie, ouvriraient la voie à **120** km de chantiers, **7** nouveaux tunnels, notamment sous les massifs montagneux de la Chartreuse (24,7 km) et de Belledonne (19,7 km), ainsi que **6** viaducs et **59** ouvrages d'art dans la vallée du Grésivaudan et le Nord Isère.



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

- 1- Zone des Tièrces : 17 ha de forêts et de prairies rasées pour entreposer 4 millions de m³ de déchets issus du puits de ventilation d'Avrieux.
- 2- Zone du Moulin (4 ha) : chantier pour la descenderie du Bourget et le puits de ventilation d'Avrieux.
- 3- Dépôt de déchets issus de l'excavation de la descenderie du Bourget de 2002 à 2007
- 4- Zone artisanale de Saint-Gobain où une base vie a été installée par TELT.



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



Extension de la plage de dépôt des déblais, Saint-Julien-Mont-Denis, 2023.



Zone des Tièrces, Villarodin-Bourget, octobre 2024 : verdissement sur fibre végétale pour l'intégration paysagère.

Après une étude précise du dossier, nous, agriculteurs et agricultrices signataires de cette lettre, constatons que les impacts qu'auraient ces chantiers ne sont pas acceptables pour plusieurs raisons.

Premièrement, ce projet a un impact démesuré sur les terres agricoles. En 2012 déjà, tous les syndicats agricoles, ainsi que les Chambres d'Agriculture Savoie Mont Blanc et Auvergne Rhône Alpes, avaient clairement marqué leur opposition au projet. Ils soulignaient alors les emprises désastreuses du tracé sur les terres et les exploitations agricoles, à hauteur de 1500ha. En dehors des seules emprises du tracé, l'entrepôt de

10 millions de m³ de gravats impliquerait de condamner plus de 500 ha.

Nous ne sommes pas naïfs face aux promesses de "compensation" alors que nos territoires ne sont pas extensibles. Les terres agricoles sont rares et précieuses et un tel projet accentuerait encore la pression sur le foncier agricole.

Deuxièmement, l'impact sur l'eau accentuerait sévèrement l'assèchement structurelle de nos territoires. Alors, que les alertes sécheresses se multiplient, le nombre de chargé de mission eau au sein des Chambres d'Agriculture (73-74) a été multiplié par 4, et tous les organismes agricoles poussent à une meilleure efficacité sur l'utilisation de l'eau.

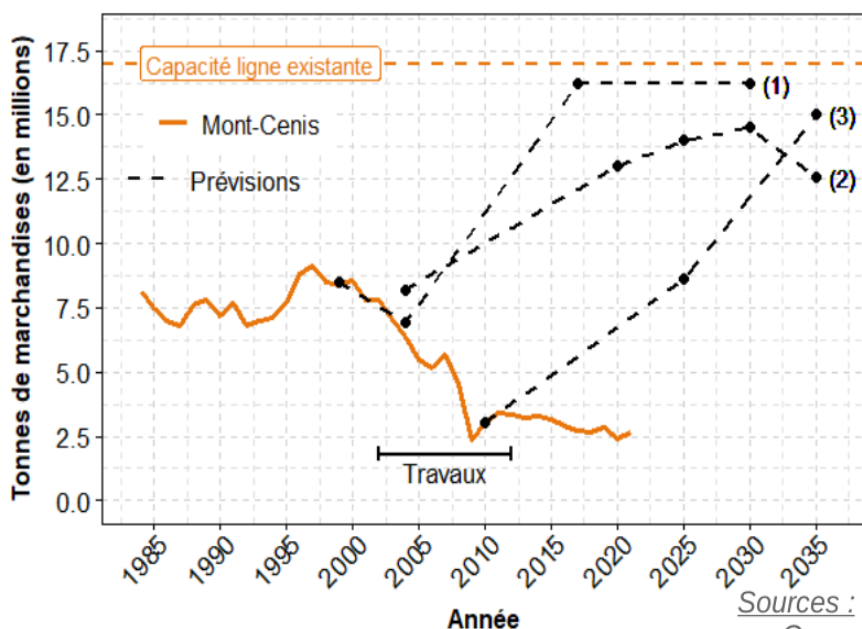
Ajouter à ce contexte une perturbation majeure des réseaux aquifères provoquerait une insécurité très forte et s'ajouterait aux très nombreux risques qui pèsent déjà sur nos productions. A titre d'exemple, pour le seul tunnel de base entre la France et l'Italie ainsi que celui de Bussoleno, les eaux drainées à la montagne représenteraient selon les promoteurs du projet entre 60 et 125 millions de m³ par an, ce qui équivaut à la consommation d'une ville de 1,8 Million d'habitants. Le résultat est sans appel : tarissement des sources, assèchement de certains ruisseaux et tassement d'un barrage.

Troisièmement, l'inutilité et le coût financier de cette deuxième ligne rend ses impacts d'autant plus révoltants. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (2018), la Cour des comptes (2012) et les ingénieurs des Ponts et Chaussées (1998) ont déjà largement discrédité ce projet. Les faits sont clairs : le fret ferroviaire franco-italien est en chute libre sur la ligne existante (27 trains/jour en 2022 contre 100 en 1998), tout juste rénovée pour 1 milliard d'euros et utilisée à moins de 20% de ses capacités. Elle pourrait déjà absorber 2/3 du fret routier et les 30 milliards d'euros nécessaires à la construction de cette deuxième ligne (120 millions d'euros par kilomètre) pourraient être utilisés bien plus utilement pour répondre aux enjeux sociétaux actuels. L'utilisation de la ligne ferroviaire existante permettrait de re-dynamiser le fret ferroviaire sans détruire de manière irréversible nos terres agricoles.

Qui peut prétendre défendre l'agriculture en tolérant de tels impacts ?

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)

Nous pouvons constater grâce à ces données que moins de 3 millions de tonnes circulent actuellement sur la ligne existante au lieu des 16 millions de tonnes annuelles initialement prévues dans la DUP de 2006. Si nous respectons les projections annoncées, ce seraient l'équivalent des deux tiers des poids lourds franchissant ces axes qui seraient sur le rail. **Le report modal n'est pas un problème d'infrastructures mais de choix politiques.**

Nos revendications

Il est de notre devoir à toutes et à tous de défendre la profession, le monde agricole et les ressources qui lui permettent d'exister. Quelles que soient nos convictions ou syndicats, nous œuvrons tous les jours sur des terres qui permettent de nourrir nos vallées. S'opposer à ce projet est une évidence pour quiconque défend le monde agricole. Notre position est claire, pas 1 hectare de terre ne doit être artificialisé au profit du deuxième Lyon-Turin car le projet n'est plus d'utilité publique aujourd'hui.

Nous demandons donc l'abandon des études d'avant projet détaillé concernant les accès de Saint Jean de Maurienne à Lyon et l'arrêt immédiat des travaux en cours sur la section transfrontalière.

Aujourd'hui nous demandons avec force à tous nos partenaires de prendre leurs responsabilités et de défendre l'ensemble des producteurs et productrices de leurs territoires. Il ne s'agit pas de défendre quelques individus expropriés, mais bien de réaffirmer l'importance de l'agriculture au sein de nos territoires et la nécessité de préserver et partager les terres dans **une logique vivrière**.

→ Nous demandons aux **Chambres d'Agriculture d'Isère**, de **Savoie Mont Blanc** et d'**Auvergne Rhône-Alpes** de réaffirmer leur opposition de 2013 et de soutenir activement les syndicats opposés au projet.

→ Nous demandons aux **syndicats agricoles départementaux et nationaux**, **FNSEA**, **FDSEA**, **Jeunes Agriculteurs**, **Coordination Rurale** et **Confédération Paysanne**, de se repositionner clairement contre ce projet du Lyon-Turin, comme ils l'avaient fait en 2012,

et de tout mettre en œuvre rapidement pour être à la hauteur des enjeux qui se présentent pour sauvegarder l'agriculture dans la région.

→ Nous demandons aux **Communautés de Communes de Lyon-Saint-Exupéry en Dauphiné, Est Lyonnais, Métropole de Lyon, Les Balcons du Dauphiné, Porte de l'Isère, Les Vals du Dauphiné, Coeur de Chartreuse, Grésivaudan, Val Guiers, Lac d'Aiguebelette, Bugey Sud, Grand Chambéry, Grand Lac, Coeur de Savoie, Porte de Maurienne, Canton de la Chambre, Coeur de Maurienne Arvan, Maurienne Galibier, Haute Maurienne Vanoise** de s'engager aux côtés du monde agricole pour la protection des terres, un report modal effectif des marchandises sur la ligne existante et l'arrêt de ce projet inutile, ruineux et imposé en dépit de tout bon sens.

→ Nous demandons aux **élu.es** des communes concernées par le projet du deuxième Lyon-Turin de tout mettre en œuvre pour faire vivre un débat démocratique, informer les populations par des réunions publiques d'information et se positionner à nos côtés. Par ailleurs, nous les invitons vivement à rejoindre le **Collectif d'Elu.es** pour l'**Utilisation du Réseau Existant (CEPURE)** afin de faciliter la prise de contact et clarifier leurs parti-pris.

L'heure est grave, les travaux ont débuté en Maurienne et les échéances approchent pour le reste du tracé entre Saint-Jean-de-Maurienne et Lyon. Nous ne devons pas accepter la réalisation d'un projet avec de tels impacts, au mépris des avis défavorables de la haute administration.

Les agriculteurs et agricultrices signataires de cette tribune.

Annexe

- Extraits de documents officiels.
- [2025-02-18] Étude Critique : Dossier rédigé par les Collectif Contre le Lyon-Turin afin de présenter de manière claire, précise et sourcée, pourquoi il faut arrêter ce projet.
- [2024-07-16] MediaPart (le mégaprojet de tunnel impacte l'eau de la montagne) : Article de journal qui donne une idée des impacts que les tunnels ont sur les ressources en eaux.
- [2013-09-26] Communiqué de Presse Chambre Agriculture ==> Opposition ferme de la Chambre d'Agriculture au projet du Lyon-Turin.
- [2013-05-30] Appel FDSEA JA73 Chambre Agriculture ==> Opposition ferme de la FDSEA et des JA73 au projet du Lyon-Turin.