

## UN GRAND PROJET ECOLOGIQUE

### **Facteurs essentiels du réchauffement climatique, les transports routiers sont responsables du tiers des émissions de gaz à effet de serre.**

À ce jour, 92% des marchandises traversant les Alpes entre la France et l'Italie sont acheminées par la route contre seulement 8% par le rail, générant 3 millions de tonnes d'équivalent Co2 dans les vallées alpines devenues des couloirs à camions pollués et dangereux.

Avec la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, ce seront chaque année, jusqu'à 40 millions de tonnes de marchandises qui seront transférées de la route sur le rail, soit l'équivalent de ce qui déferle aujourd'hui dans les vallées alpines par les tunnels routiers du Fréjus et du Mont Blanc. À partir de 2030, la nouvelle infrastructure Lyon-Turin prendra ainsi le relai d'une ligne ferroviaire historique du 19<sup>e</sup> siècle, désormais incapable d'absorber ces trafics.

## DE FORTS ENJEUX EUROPEENS

**L'Union Européenne s'est donnée pour objectif une réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030.** À cet effet, elle a décidé de s'impliquer à hauteur de 55% dans le coût du tunnel international du Lyon-Turin et de 50% pour les accès français. Le creusement de ce tunnel sous les Alpes entre la France et l'Italie est engagé, soit 52 km de Saint-Jean-de-Maurienne en France à Suze en Italie. Fruit de plusieurs accords internationaux et d'engagements avec l'Union Européenne, le Lyon-Turin ne se limite pas à une liaison franco-italienne, il s'inscrit dans le réseau transeuropéen du grand corridor ferroviaire transversal qui va d'Est en Ouest de l'Espagne à la Russie.

## DES ENJEUX DECISIFS POUR NOS TERRITOIRES

**Enjeu environnemental** avec moins de trafics de transit sur nos routes. Amélioration de la qualité de l'air sur notre bassin de vie dont le périmètre vient d'être classé « Zone à Faible Émission » impliquant une baisse de 30% des particules fines.

**Enjeux économiques** liés aux emplois créés sur nos territoires notamment durant les chantiers et pour les besoins logistiques des entreprises.

**Enjeux de sécurité** : moins de trafic sur les routes c'est moins d'accidents.

**Enjeu sur les mobilités du quotidien** : pour les habitants, en évitant le passage des marchandises par Chambéry afin de laisser la voie disponible pour la mise en service d'un train cadencé omnibus Aix/Chambéry/Montmélian.

## UNE LIAISON FERROVIAIRE POUR LE FRET ET POUR LES VOYAGEURS

**Le transfert des marchandises de la route sur le rail** est l'enjeu prioritaire du Lyon-Turin. Il nécessite la réalisation d'une ligne nouvelle dédiée au fret, seule en capacité de réduire considérablement le nombre de poids lourds sur la route.

**La composante « voyageurs »** du Lyon-Turin est indispensable pour nos territoires alpins en fort développement démographique. Elle permettra d'améliorer les TGV, les TER et les trains du quotidien à desserte courte.

## ACCES FRANCAIS DU LYON-TURIN : POUR UN SCENARIO À LA HAUTEUR DES ENJEUX

Pour que les tracés soient à la hauteur des enjeux écologiques, techniquement pertinents, juridiquement réalistes, financièrement soutenables et réalisables dans les mêmes échéances que le tunnel de base :

**Phase 1 : Fret seul en tunnel sous le massif de Chartreuse puis Belledonne et Glandon pour répondre à la priorité marchandises.** Pour ce faire il convient d'inverser les phases de la D.U.P. de 2013 : le passage cumulé des marchandises et des voyageurs par Chambéry, tel qu'envisagé antérieurement, n'offre pas de solution durable pour le fret. Il réduirait obligatoirement sa capacité dans un secteur urbain à forte densité de population. Il exposerait la traversée de l'agglomération aux risques de pollutions, de nuisances sonores, de sécurité et de saturation des trafics. Il réduirait la priorité au fret à une demi-mesure provisoire et la renverrait à un futur indéterminé et hypothétique. Le nouveau tunnel international s'en trouverait durablement sous-alimenté.

**Phase 2 : Voyageurs par Chambéry**, sur voie nouvelle, pour répondre à la nécessité d'améliorer les trajets TGV, TER, et la mise en service de trains cadencés omnibus.

## PROJET CO-FINANCÉ PAR L'EUROPE, L'ÉTAT, LA RÉGION ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

### **Financements :**

Union Européenne : plus de 50% des financements.

État : 1 milliard d'euros dans le cadre du Plan de Relance.

Région Auvergne-Rhône-Alpes : 1 milliard d'euros

Tour de table des collectivités locales.

Les recettes du chantier en fiscalités, cotisations URSSAF et UNEDIC.

Dans un contexte de forte concurrence entre les grands projets en Europe, les financements européens sont très convoités. L'enveloppe de l'Europe pour les infrastructures transports est de 23 milliards d'euros pour la période 2021-2023. La France doit profiter totalement des opportunités qui lui sont offertes.

## UN CALENDRIER IMPÉRATIF

Le gouvernement italien a pris ses décisions pour que la mise en service de la section italienne des accès soit concomitante avec l'ouverture du tunnel international.

**Le gouvernement français a fixé à fin 2021 les décisions concernant le choix du scénario concernant les voies d'accès françaises au tunnel international.**

D'ici là nous demandons à tous les acteurs locaux de jouer la carte de l'unité et du consensus en vue des arbitrages que l'État doit rendre sur le tracé choisi, pour une prise en compte des marchandises et des voyageurs à la hauteur de leurs enjeux respectifs.

**SAVOIE NOVA** groupe mobilités :

**Muriel BETHOUX** présidente de Savoie Nova – Auparavant : cadre dirigeante d'entreprise.

**Nicole GUILHAUDIN** – Auparavant : conseillère régionale Rhône Alpes, conseillère départementale de la Savoie, maire adjointe à Chambéry, VP Grand Chambéry.

**Bernard JANUEL** – Auparavant : inspecteur d'académie de la Savoie, maire adjoint et conseiller délégué Grand Chambéry en charge de l'éco mobilité.

**Jean Claude MONTBLANC** président du SCOT Métropole Savoie, maire adjoint, VP de Coeur de Savoie.

**Brigitte SENS** consultante sénior RH

