



Session du Conseil départemental de la Savoie

Jeudi 13 janvier 2022

Avis sur les tracés du fret ferroviaire du Lyon Turin

DISCOURS DE M. HERVÉ GAYMARD

Président du Conseil départemental de Savoie

Mes chers collègues,

Je vous propose, à l'ouverture de notre session, d'observer une minute de silence en la mémoire de monsieur Yassine Boufenzer, ouvrier d'Ugitech malheureusement décédé dans l'accident survenu sur un pont de la fonderie de l'usine le lundi 3 janvier 2022 à Ugine. Et nous avons une pensée particulière pour sa famille, ainsi que ses collègues traumatisés par cet accident.

\*

Mes chers collègues,

Notre session est particulièrement importante, car nous sommes à la veille d'une étape essentielle du chantier de fret ferroviaire entre Lyon et Turin, avec les futurs choix du gouvernement concernant les accès entre l'Est lyonnais et le tunnel de base. Il m'a semblé naturel que nous lui consacrons une séance publique de notre Assemblée départementale, comme nous l'avons fait à plusieurs reprises depuis 30 ans, à l'initiative de plusieurs présidents successifs, Michel Barnier et Jean-Pierre VIAL, pour délibérer sur un avis motivé, qui sera transmis à l'État.

La section transfrontalière avance, dans un calendrier aujourd'hui bien lisible avec une mise en service dans la décennie qui arrive. C'est pourquoi il est urgent de prendre des décisions qui engagent, concernant les accès français.

Cette section a déjà connu de nombreuses phases de concertation pour aboutir à l'enquête publique qui s'est tenue en 2012. En 2013, un programme comprenant 2 phases a été déclaré d'utilité publique, pour une durée de quinze ans.

Au même moment, en 2013, curieusement, l'instance mise en place par le gouvernement pour définir la programmation des infrastructures en France, la « *Commission mobilité 21* », recommande de suspendre le travail et de se revoir 5 ans plus tard. De 2013 à 2018, aucune étude n'a donc été diligentée par l'État pour anticiper la suite !

Le seul progrès que l'on peut saluer est l'engagement par l'Etat, avec l'appui de la Direction Départementale des Territoires de la Savoie et de Réseau Ferré de France, d'un travail de concertation avec la profession agricole et les associations environnementales, pour lever les difficultés rencontrées lors de l'enquête publique de 2012. Ce travail utile, a été salué par l'ensemble des protagonistes, et nul doute qu'il servira utilement.

Dans le même temps, plusieurs Traités internationaux, sont signés en 2015 et 2016 par la France et l'Italie pour engager les travaux du tunnel de base. Cela aurait dû être un puissant moteur pour progresser sur les accès.

Il n'en fut rien. En janvier 2018, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), qui succède à la « *commission mobilité 21* », toujours présidé par le député DURON, recommande en effet le report de la réalisation des accès français au-delà de 2038 et le choix d'un itinéraire clairement inadapté, Dijon – Modane, pour supporter les flux de fret pendant plusieurs décennies.

Étonnamment, le COI a un regard qui se focalise sur ce seul tronçon, sans prise en considération, ni de la globalité de la ligne internationale Lyon-Turin, ni du besoin d'efficacité économique du futur tunnel international, ni de la capacité de l'Europe à financer substantiellement l'opération.

C'est un véritable coup de massue. Louis Besson, comme grand élu savoyard et président de la délégation française de la Commission Intergouvernementale pendant 20 ans, dont je tiens à saluer le travail et la constance de son engagement pour le Lyon Turin, pourrait en témoigner. Ce rapport a suscité une telle incompréhension, tant en France, qu'en Italie et à Bruxelles, qu'il a eu pour effet de rassembler très largement l'ensemble des acteurs politiques et économiques du territoire contre ce scénario, qui signe en réalité l'enterrement du dossier à vue humaine.

À l'initiative de Jacques GOUNON, Président du Comité pour la Transalpine, un courrier au Président Emmanuel MACRON, signé en mai 2018 par 63 parlementaires d'Auvergne-Rhône-Alpes et 19 présidents des principaux exécutifs des collectivités territoriales, a montré avec un esprit de responsabilité la voie à suivre. Conscients de la nécessité d'une soutenabilité financière du projet, nous avons, dans ce courrier, demandé une réalisation sobre des accès, en ne retenant en première étape que les infrastructures essentielles à l'exploitation du tunnel transfrontalier du Lyon-Turin.

C'est dans ce contexte que j'ai organisé un premier séminaire d'information et d'échanges sur le Lyon-Turin, dans cette salle des délibérations, en juillet 2018. Il a rassemblé des élus du territoire, parlementaires, présidents d'agglomérations de Savoie, Haute-Savoie et Isère, ainsi que des élus de l'exécutif régional, tous préoccupés par l'enjeu majeur des traversées alpines pour le fret, en articulation avec le transport de voyageurs sous toutes ses composantes. Car la problématique des dessertes internationales, nationales, régionales et locales pour les voyageurs peut tout autant concerner les trains du quotidien, la desserte touristique si cruciale pour nos territoires ou les connexions par la grande vitesse.

Avec une conviction très claire sur les enjeux de développement économique, d'impacts écologiques, de solutions financières, les élus du territoire ont lors de ce premier séminaire renouvelé unanimement leur pleine adhésion à la réalisation du Lyon-Turin et plus spécifiquement ses voies d'accès en France, dans un scénario qui ne peut être celui recommandé par le COI de 2018.

Cette expression forte des élus a été entendue par l'État et Madame la Ministre des Transports, Elisabeth BORNE, a participé, sur mon initiative, à un deuxième séminaire sur le Lyon-Turin le 1er février 2019, ici même, auquel nombre d'entre vous étaient présents. Ce séminaire a de toute évidence permis une évolution importante dans l'appréhension de ce projet par les décideurs nationaux. La Ministre y a parfaitement perçu la motivation et l'engagement, collectif, responsable et unanime des élus du territoire. Les conclusions qu'elle a tirées de cette séance sont devenues la nouvelle feuille de route du travail mené jusqu'à aujourd'hui, dont je souligne principalement trois points :

1. engager un travail sur la programmation, étape par étape, de construction des accès, permettant au COPIL régional de se prononcer dans les 2 ans sur leur programmation ;

2. engager une étude juridique pour s'assurer du maintien des acquis et mesurer les adaptations possibles du programme défini par la DUP de 2013 ;
3. lancer une mission d'expertise sur le financement des accès français, recherchant les possibilités d'innovation financière afin de permettre, dans la prochaine période budgétaire européenne, l'inscription d'une première étape de réalisation, notamment dans le prolongement du rapport Bouvard-Destot.

Dès avril 2019, la Ministre Elisabeth BORNE a cadré cette démarche, en demandant au Préfet de Région de lancer une concertation sur la programmation d'une première phase de réalisation des accès, dans le cadre du Comité régional de pilotage. Elle a demandé en parallèle à SNCF Réseau le lancement des études nécessaires, ce qui a été engagé dans le cadre d'une convention de financement à laquelle notre collectivité a décidé de participer, en contradiction d'ailleurs avec la loi NOTRe.

Nous sommes alors entrés dans un enchaînement vertueux, dont nous espérons qu'il ne s'arrêtera pas. En juin 2019, la Coordinatrice européenne Iveta RADICOVA a annoncé, pour la première fois, la possibilité d'un financement de l'Europe à hauteur de 50 % sur les accès, dès lors, bien évidemment, qu'ils s'inscrivent dans le projet européen, ce qui, il faut le souligner, n'est pas le cas d'une amélioration du tronçon passant par Dijon.

En décembre 2019, la LOM, « Loi d'orientation des mobilités », n'a fait référence qu'à un seul grand projet d'infrastructures en France, celui du Lyon-Turin, avec la définition d'une première étape de réalisation de ces accès, devant permettre un engagement de ce programme en 2023.

Depuis mi-2019, le Préfet de région a tenu 4 réunions du Comité de pilotage, alimentées par un ensemble d'études lancées par SNCF Réseau. C'est dans ce contexte que 3 scénarii appelés respectivement « dominante fret », « grand gabarit » et « mixte » ont été approfondis, et sur lesquels le Préfet de région sollicite aujourd'hui l'avis des collectivités. La voix du Département a été portée par Michel BOUVARD, que je tiens à remercier pour son engagement, et son imagination constructive.

Avant de demander à Florian MAITRE, de nous présenter la configuration actuelle du dossier, intégrant les résultats des études présentées lors du COPIL régional du 13 décembre dernier, je tiens à compléter mes propos par deux points.

D'abord, sur un sujet de cette complexité, j'avais tenu à organiser lors de la précédente mandature 2 séminaires successifs, pour bien mettre à la connaissance de tous les élus départementaux les éléments et enjeux de ce grand projet. C'est dans le même sens qu'avant notre séance d'aujourd'hui, je m'étais engagé à organiser une réunion d'information sur le sujet à l'attention des conseillers départementaux qui le souhaitaient. Je sais que la réunion du 3 décembre dernier à laquelle plusieurs d'entre vous ont participé a été riche d'échanges et d'approfondissements.

Ensuite, durant les Comités régionaux de pilotage successifs, des éléments nouveaux sont apparus. L'État et SNCF Réseau ont tenu à présenter, au-delà des scénarii sur l'infrastructure nouvelle, des hypothèses d'amélioration de la ligne existante Ambérieu-Modane, ce dont nous prenons acte, mais qui ne nous semble pas prioritaires. C'est plutôt Saint-André-Le-Gaz/Chambéry qui devrait être prioritaire, comme l'a proposé avec sagacité Michel BOUVARD, qui lors du Comité de pilotage de décembre 2020 a apporté une contribution qui a marqué et rassemblé de nombreux participants. Car il s'agit simplement de conjuguer avec intelligence la création de l'infrastructure nouvelle, avec les mobilités du quotidien, en améliorant le réseau actuel, aux faibles performances, liées à un sous-investissement chronique.

Je voudrais pour conclure, insister sur quelques lignes de forces.

**Ce projet est avant tout un projet de transport de marchandises et les accès du Lyon-Turin sont inséparables du tunnel de base, même s'il ne faut pas oublier les voyageurs qu'ils s'agissent des transports du quotidien ou des grandes lignes.** Le dimensionnement en matière de fret doit être homogène avec les ambitions en matière de report modal, et les objectifs de trafic fret que nos amis italiens se sont assignés.

On sait aujourd'hui, ce qui n'était pas le cas lors de l'enquête publique en 2012, qu'aucun des grands ouvrages souterrains des accès ne sera mis en service avant le tunnel de base. Le scénario à retenir devra donc d'emblée satisfaire aux objectifs qui sous-tendent le projet du Lyon-Turin et aux besoins des professionnels des transports et de la logistique. Cette première étape, d'un grand projet qui sera inévitablement séquencé, est donc cruciale.

**Le financement de l'Union Européenne des accès, et le sur-financement du tunnel de base de 800 M€ consenti par l'Italie, sont conditionnés à des décisions ambitieuses, rapides et certaines,** concernant les accès français. Je sais l'engagement de Josiane BEAUD, désormais Présidente de la délégation française de la Commission intergouvernementale du Lyon-

Turin, pour travailler sans relâche, avec son homologue italien, à l'élaboration d'un prochain accord très important entre Rome, Paris et Bruxelles, pour la mise en place des financements fondés sur des engagements clairement opérationnels de la part des deux États. La main du décideur ne doit donc pas trembler, et il faut refuser tous les prétextes dilatoires qui viendraient à retarder les décisions, et pour être clair, après les échéances électorales. C'est maintenant que l'État doit décider.

**Nous devons être ambitieux**, pour un projet dont le pas de temps dépasse l'horizon de nos mandats électoraux. Nous avons, ici et maintenant, la responsabilité, à la fois individuelle et collective, de prendre des décisions claires et massives **pour mettre en œuvre la décarbonation de notre économie.**

J'espère que l'avis de notre Assemblée départementale pourra y contribuer.