Proposition de résolution concernant les accès français du projet de liaison Lyon-Turin en Nord-Isère

Dans un contexte de crise climatique et d'effondrement de la biodiversité, une remise en cause globale de nos modes de vie et de consommation est indispensable. Parmi les évolutions nécessaires, le ferroutage constitue une solution à privilégier pour réduire l'impact des transports.

Considérant la Charte de l'environnement du 2 mars 2005 et annexée à la Constitution,

Considérant que les accès français du projet Lyon-Turin impactent notre territoire, dans le périmètre d'intervention de l'APIE,

Considérant le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures publié **le 3 avril 2026** qui préconise la poursuite de travaux du tunnel transfrontalier pour une livraison en 2035 et recommande que : *« les 4 grands projets assurant l'accès au tunnel transfrontalier Lyon-Turin et concourant à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise s'ordonnent selon le phasage suivant :*

- *une priorité absolue doit être accordée à l'aménagement de la ligne existante Dijon-Modane pour être en mesure d'accueillir le trafic fret attendu à la mise en service du tunnel en 2035, tout en préservant les circulations de voyageurs ;*
- *la réalisation de la phase 1 du CFAL Nord est urgente et prioritaire pour une mise en service en 2035 afin de répondre tant à l'échéance de livraison du tunnel Lyon-Turin qu'à l'objectif de désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise ;*
- *une accélération du calendrier des différentes phases de la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay sera recherchée pour un achèvement avant 2039 ; ce projet est une brique essentielle et invariante de l'ambition globale de désaturation de l'EFL ;*
- *la finalisation des études d'APD de la première phase des accès et la sécurisation de la DUP des accès neufs avant 2028 sont à mener en priorité. La décision de lancement de la réalisation des accès neufs sera conditionnée au suivi et à l'analyse des perspectives et du rythme d'évolution des trafics de fret et à une montée en charge des différents trafics sur la ligne existante après la mise en service du tunnel ».*

Considérant l'ancienneté de la DUP de Grenay – St Jean de Maurienne (décret du 23 Aout 2013) basée sur les prospectives d'augmentation des échanges de marchandises entre le France, l'Italie et l'Europe de l'Est qui se sont avérées largement surestimées.

Considérant l'urgence des mesures à prendre pour la réduction des gaz à effet de serre, la mise en service de la ligne prévue en 2045 au plus tôt, et la durée d'amortissement de l'impact carbone du chantier (évaluée de 25 à 50 ans par la Cour des comptes d'Europe en 2020, « *Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus »)*

Considérant les impacts prévisibles sur les milieux naturels, les terres agricoles et la ressource en eau (sources, nappes et zones humides) de notre territoire : traversée d'espaces naturels protégés (Confluence Bourbre-Catelan, Bois des Carriaux, E.N.S Ecorcheboeuf/marais de Ville, E.N.S des lacs Clair Jublet Mort et Gris),dégradation des corridors de connexion écologique, perte d'environ 200 ha de terres agricoles, etc…

Considérant les besoins d'investissements actuels pour le train sur notre territoire (SERM Lyonnais, CFAL-Est, mise à 4 voies Grenay-Saint Fons) qui seront en compétition budgétaire avec la section française du Lyon-Turin,

Considérant que les besoins de mesures compensatoires réglementaires à venir seront très importants et seront de fait très difficiles à trouver pour être à la hauteur des enjeux.

Considérant l'absence de débat public organisé sous la tutelle de la Commission Nationale du Débat Public pour ce projet,

L'APIE, réunie ce jour en assemblée générale ordinaire :

1. Considère que les études et projections ayant servi de base à la Déclaration d'Utilité Publique de la section Grenay – St Jean de Maurienne (décret du 23 Aout 2013) sont caduques.
2. Exprime son opposition à la poursuite du projet des accès français du deuxième Lyon-Turin tels que projetés à ce jour.