

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 2786

présenté par

Mme Batho et M. François-Michel Lambert

-----

**ARTICLE 1ER A****RAPPORT ANNEXÉ**

Supprimer l'alinéa 78.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement acte l'abandon de la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Le projet de ligne ferroviaire Lyon-Turin est issu du traité international signé le 29 janvier 2001 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne.

Depuis 2009, la Cour des comptes alerte sur les risques financiers et la rentabilité socio-économique du projet. Elle a relevé à plusieurs reprises son absence de rentabilité socio-économique et les incertitudes quant à son coût et son financement. Elle considère d'ailleurs que la pertinence du projet n'est toujours pas établie, et se prononce pour une annulation pure et simple du Lyon-Turin, seule décision qui permettrait de sauvegarder les finances de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFTIF).

Afin de respecter les objectifs fixés par l'Accord de Paris de contenir le réchauffement climatique à 1,5°C et de financer la transition écologique, il est nécessaire de repenser notre mode de développement et d'abandonner la réalisation de grands projets inutiles aux coûts pharamineux, aux très longs délais de réalisation et aux impacts importants sur les espaces et les espèces.

Les impacts du projet sur la biodiversité ont d'ailleurs été soulignés dans une étude réalisée en 2006 par la Commission européenne. Le creusement des tunnels aura des répercussions sur les ressources aquifères souterraines, qui seront à l'origine d'un important drainage des sols, susceptible de modifier complètement les caractéristiques du milieu.

La réalisation du projet Lyon-Turin est un chantier de 26 milliards d'euros. L'argent public doit être employé dans la rénovation et l'adaptation des modes de transports existants. Depuis la fin des années 1990 la haute administration indique qu'il est improbable que les infrastructures existantes soient saturées et insiste sur la possibilité de renforcer les flux sur les rails existants.