



Michèle RIVASI
Députée Européenne

à

Monsieur le Premier Ministre
Jean-Marc AYRAULT
Hôtel de Matignon
57 Rue de Varenne, 75007 Paris

A Lyon, le 12 Décembre 2013

LETTRE OUVERTE AU PREMIER MINISTRE SUR LE PROJET LYON-TURIN

Monsieur le Premier Ministre,

Vous avez décidé de signer le 23 Août 2013 le décret déclarant d'utilité publique les travaux sur les accès Français au tunnel ferroviaire franco-italien du Lyon-Turin.

Or, l'ensemble de ce projet gigantesque est fortement contesté, tant en Italie qu'en France, en raison d'irrégularités graves sur lesquelles je souhaite attirer votre attention :

- ◆ **La justification de l'utilité publique de cet énorme projet n'est ni sérieuse ni réelle.** En effet la base de tout projet d'infrastructure, les prévisions de croissance des trafics marchandises sur le corridor Lyon-Turin, se sont avérées fausses, la réalité des statistiques constatées par des observateurs indépendants (ALPINFO, observatoire de l'office fédéral des transports suisse par exemple) démontrant au mieux une stagnation des trafics de marchandises de 1994 à 1998, puis une baisse depuis, avec un trafic actuel total de 22 millions de tonnes par an inférieur à celui de 1988.
- ◆ **Le report modal sur le rail n'est pas réellement une priorité des pouvoirs publics** depuis des années puisque sa part baisse constamment. Le tunnel ferroviaire du Montcenis, d'une capacité de 20 millions de tonnes, mis récemment au gabarit GB1 comme l'intégralité de la ligne Dijon – Ambérieu – Modane, pour 900 millions €, ne transporte que 3,4 Millions de tonnes en 2012. Est-il, dans ces conditions, prioritaire de creuser un deuxième tunnel, , ayant une capacité de 40 millions de tonnes? Non bien sûr, car un tube de plus ne pourra jamais tenir lieu de politique des transports ! Les concessions faites aux transporteurs routiers comme l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes depuis le 1^{er} janvier 2013, l'ouverture de la galerie de sécurité du Fréjus aux camions à partir de 2015, la réduction du péage pour les poids lourds dans les tunnels routiers de 3,5% à 2,4% ou la "suspension" de la taxe Poids Lourds ne vont pas dans le sens d'un report modal effectif alors que nos voisins suisses ou Autrichiens y arrivent très bien, avec des mesures tarifaires et réglementaires et des contraintes d'exploitation identiques aux nôtres.
- ◆ **La justification liée au trafic passager** sur une ligne partiellement à grande vitesse n'est pas sérieuse. En effet la durée totale d'un trajet Milan-Paris serait d'au moins 4h45 (avec les

arrêts intermédiaires) ce qui n'est malheureusement pas compétitif face à l'avion en tarif et en temps.

- ◆ **Ce méga-projet n'est pas écologique.** Il ne l'est pas en raison du très lourd impact environnemental des ouvrages nouveaux (notamment sur les déblais de forage et terrassements, les pertes inconsidérées de terres agricoles et les risques hydrologiques), sous estimés dans l'enquête publique. Mais aussi car ses promoteurs promettent un 2^{ème} tunnel pour 2028-2029, avec d'ici là une croissance ininterrompue des flux routiers. Croissance qui continue ensuite car le dossier d'enquête publique sur les accès français prévoit 720 000 camions de plus chaque année aux passages du Mont Blanc et du Fréjus, et ce à l'horizon 2035, malgré saturation du nouveau tunnel ferroviaire.

Les habitants des vallées de l'Arve ou de la Maurienne, dont l'air est déjà trop pollué, pourraient ils supporter une telle augmentation du nombre de camions ? Est-ce là un projet de développement durable ? Ce n'est donc pas avec ce tunnel que la France pourra éviter les lourdes pénalités pour non respect de la réglementation de l'Union Européenne en matière de qualité de l'air pour ne pas avoir protégé sa population. Pourtant, il est possible de s'y conformer dès maintenant avec la ligne actuelle qui a été améliorée et mise au gabarit GB1.

- ◆ **Ce projet connaît une dérive financière majeure** (de 12 à 26 milliards €) comme la Cour des Comptes l'a sévèrement pointé dans son référé du 1^{er} Août 2012, avec un *"pilotage qui ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité"*.
- ◆ Compte tenu de l'ensemble des problèmes posés par ce projet, **la commission « Mobilités 21 »** présidée par le député Philippe DURON a estimé, en juin 2013, **ce projet non prioritaire**. Elle a notamment attiré l'attention sur le fait que si ce projet se faisait il n'y aurait alors *« aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF avant 2028 ou 2030 »*.
- ◆ Je partage donc la conviction des écologistes Français et Italiens : les évolutions de trafic constatées et les difficultés budgétaires actuelles devraient nous inciter à **orienter nos dépenses vers l'essentiel**. Or les infrastructures essentielles, pour mettre les marchandises sur le rail et améliorer les transports du quotidien, sont situées **entre Lyon et le sillon alpin d'une part, entre Turin et Suse d'autre part**. Sur ces sections, les voies sont saturées et « malades ». La situation environnementale dans les Alpes ne peut évoluer positivement si l'accès au sillon alpin pour les transports du quotidien n'est pas vite amélioré, si vous ne donnez pas les instructions pour l'utilisation de la ligne existante pour le transport des marchandises dès maintenant. Les financements publics, européens, nationaux et régionaux, devraient être fléchés en priorité vers ces investissements.
- ◆ **Par ailleurs, l'enquête publique est entachée de graves irrégularités**, de conflits d'intérêts pour certains commissaires, de dissimulations, de manque de loyauté envers le public.
- ◆ **Enfin, l'effet levier du cofinancement européen pour le creusement du tunnel transfrontalier ne doit pas amener l'Etat français à s'engouffrer dans le projet de creusement d'un second tunnel** alors que la nécessité absolue et prioritaire est la modernisation des lignes françaises et italiennes, notamment tout le sillon alpin Lyon-Saint Jean de Maurienne, et donc de proposer un budget réaliste et conséquent pour ce faire.

Dans ces conditions j'ai étudié le mémoire de recours gracieux sur le décret publié le 25 août 2013, mémoire qui détaille les motifs et arguments précités et auquel près d'un millier de citoyens et d'élus se sont joints.

Je souhaite par la présente m'associer à ce mémoire dont la qualité me semble exceptionnelle.

J'espère que vous répondrez favorablement à la demande de retrait du décret précité, en cohérence avec votre accueil positif des conclusions de la commission « mobilités 21 », le 9 juillet dernier.

Veillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de mes sentiments les plus cordiaux.

