



GROUPE ASSEMBLÉE NATIONALE
ÉCOLOGISTE



EUROPEAN GREEN PARTY

Dossier de presse

Lyon – Turin : Oui au fret ferroviaire ! Non à un projet inutile à 30 milliards d’euros

19 janvier 2015

En présence de :

- **Emmanuelle COSSE**, secrétaire nationale d’Europe Écologie – Les Verts
- **François-Michel LAMBERT**, député écologiste des Bouches du Rhône, vice-président de la Commission développement durable et aménagement du territoire de l’Assemblée nationale
- **Michèle RIVASI**, députée européenne écologiste du Sud-Est
- **Karima DELLI**, députée européenne écologiste, et coordinatrice de la commission Transports du Parlement européen pour les écologistes
- **Monica FRASSONI**, co-présidente du Parti Vert Européen
- **Jean-Charles KOHLHAAS**, conseiller régional écologiste et président de la commission Transport du Conseil régional Rhône-Alpes
- **Daniel IBANEZ**, membre de la *Coordination des opposants au Lyon-Turin*.

Une conférence de presse organisée par :

Avec le soutien de :



Introduction

Depuis près de 25 ans, en France comme en Italie, le projet d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Lyon et Turin, avec son tunnel de 57 km sous les Alpes, a polarisé l'attention générale. Les décideurs politiques et économiques se sont focalisés sur cette infrastructure géante, bien souvent au détriment d'une réflexion plus globale, sur les flux de marchandises et de personnes à l'échelle de l'arc alpin. Début 2015, après plusieurs années de louvoiements, ce méga-projet affronte des échéances capitales :

- Le lancement des travaux d'une galerie dite « de reconnaissance » à Saint-Martin-de-la-Porte en Maurienne ; en fait, il s'agit de 9 km de l'un des deux tubes du futur tunnel, qui bénéficie de reliquats de crédits européens pourtant initialement réservés aux études ;
- la candidature des États français et italien aux crédits européens 2014-2020 (Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe, appel à projets en cours jusqu'au 28 février), avec l'espoir d'un cofinancement à hauteur de 40%.

Dans un contexte où les deux Gouvernements sont obnubilés par la captation des crédits européens, les parlementaires écologistes souhaitent montrer qu'au fil des ans, le Lyon – Turin est devenu plus qu'un devis pharaonique. Ce projet s'est clairement éloigné de l'intérêt général. Pire, il est devenu un obstacle aux solutions opérationnelles qui permettraient de reporter à court terme une bonne part des flux de marchandises vers le rail, et donc de préserver la santé des habitants et l'environnement des vallées alpines. Au vu des irrégularités accumulées, le Lyon – Turin dans son format actuel est une caricature de « grand » projet d'infrastructure pour lequel, comme l'y invitait le Président de la République en ouverture de la 3^{ème} conférence environnementale, une réforme des règles de concertation s'impose afin « tous les points de vue soient considérés, que toutes les alternatives soient posées, que tous les enjeux soient pris en compte et que l'intérêt général puisse être dégagé » (27 novembre 2014). L'argent public européen pourrait être bien mieux dépensé.

I) Le problème des flux de marchandises au Mont-Blanc et en Maurienne : les trafics stagnent ou baissent, les nuisances demeurent

Les passages du Mont Blanc (routier) et du Fréjus / Mont-Cenis (routier + ferroviaire) captent essentiellement des flux de marchandises franco-italiens, avec une part importante d'échanges « de voisinage » entre la région Rhône-Alpes et le Piémont / la Lombardie. Au contraire des passages austro-italiens et suisse-italiens, ces passages sont loin d'avoir vu leur fréquentation s'accroître ces 20 dernières années, comme le montre la figure ci-après :

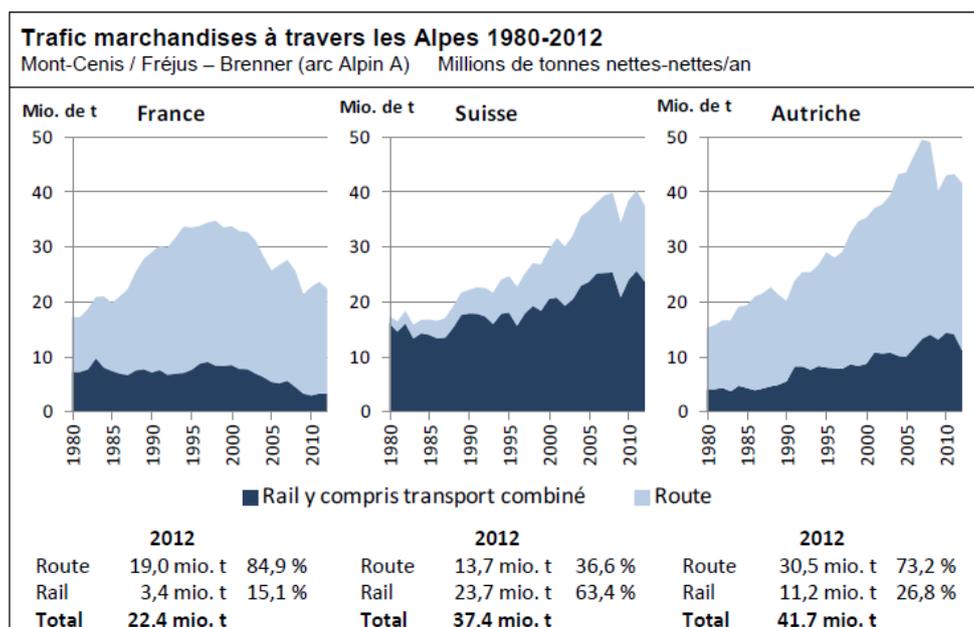


Figure 1 : Trafics fret transalpins *hors Vintimille* et part modale du ferroviaire

Source : *Alpinfo 2012*, Office fédéral des Transports (OFT), Suisse, 2013

(nota : les données 2013 n'ont toujours pas été publiées)

En fait, les volumes de marchandises en transit stagnent ou baissent depuis 1994, soit avant même l'accident du tunnel du Mont Blanc. Dans le même temps, les trafics se sont montrés beaucoup plus dynamiques en Suisse et en Autriche. Leur croissance est plus forte aux passages qui captent les grands flux nord-sud, et à mesure que l'on va vers l'Est : ces dernières années elle reste vigoureuse au Brenner, notamment sur les itinéraires Italie – Pologne.

Dans ce contexte, les Alpes franco-italiennes présentent un profil particulier : en 35 ans, la part modale du rail dans les flux s'est effondrée, passant de 40% environ en 1980 à 15% en 2012. En volume, les tonnages transportés à travers le tunnel du Mont-Cenis sont passés d'environ 10 millions de tonnes par an jusqu'au début des années 2000, à 3,4 millions de tonnes en 2012.

Cette régression n'a rien de surprenant compte-tenu des arbitrages successifs en France, où la politique ordinaire favorise outrageusement le mode routier, par des facilités réglementaires (autorisation des 44 tonnes, aucun impact sur la taxe à l'essieu ; etc.), des exemptions fiscales (exonérations de TICPE, abandon de l'écotaxe / éco-redevance poids lourds, etc.) et des choix d'investissement (galerie dite « de sécurité » du Fréjus au gabarit d'un second tube de circulation, contournement autoroutier de Chambéry, etc.).

Cette régression n'a rien d'inéluctable, puisque les Suisses obtiennent une part modale de 63% en 2012, et même 66% en 2013 (source : Office fédéral des Transports, www.bav.admin.ch). Ce, notons-le bien, *avant* la mise en service du tunnel de base du Gothard, attendue pour fin 2016. En 2013, le tunnel ferroviaire actuel, au profil très similaire à celui du Mont-Cenis, a permis de faire transiter près de 15 millions de tonnes de marchandises. C'est le fruit d'une politique de report modal rigoureusement inverse à celle qui a été menée jusqu'ici en France.

Ainsi, alors que l'évolution des flux de marchandises entre la France et l'Italie pourrait permettre une nette réduction du nombre de poids lourds dans les vallées alpines, il faut constater année après année qu'il n'en est rien. Les habitants de ces vallées et les écosystèmes alpins continuent d'en payer le prix.

Un exemple ? La vallée de l'Arve, où jadis on envoyait les tuberculeux profiter d'un air sain, est devenue l'un des territoires dont l'air est le plus pollué de France. Les poids lourds en transit émettent une part non négligeable du dioxyde d'azote, de l'ozone et des particules qui empoisonnent l'atmosphère. En 2015, au 19^{ème} jour de l'année, on compte déjà 8 jours de dépassement du seuil de pollution aux particules fines (source : *Air Rhône-Alpes*, www.air-rhonealpes.fr).

Face à la pollution, pour la première fois, le préfet de Haute-Savoie a pris un arrêté d'interdiction des camions en transit les plus polluants (normes Euro 1, Euro 2 et Euro 3). Très bien, mais où ont été renvoyés ces poids lourds ? Vers Chambéry, et la Maurienne, qui n'étaient pas (encore ?) touchées par l'épisode de pollution !

Les interdictions d'urgence ont leurs vertus mais ne résoudront jamais le problème de fond. Aussi les écologistes proposent-ils depuis des années la mise en place *d'une politique de report modal*, avec des investissements relativement modestes sur les infrastructures ferroviaires pour commencer. Lors d'une convention France-Italie-Suisse, fin 2012 à Chambéry, ils ont adopté une position commune sur ces propositions (cf. www.convention-traversees-alpines.org).

II) Des solutions immédiatement opérationnelles constamment reportées...

Les propositions suivantes ne sont pas l'apanage exclusif des écologistes. Elles ont été travaillées et sont promues par plusieurs associations impliquées dans la protection des Alpes et/ou les questions de mobilité. Une bonne partie d'entre elles pourraient être mises en œuvre à court terme, sans gros impact sur les finances publiques.

Optimisation de l'itinéraire fret actuel, récemment modernisé et porté au grand gabarit (GB1)

L'itinéraire fret historique Dijon – Ambérieu – Culoz – Chambéry – Modane – tunnel du Mont-Cenis – Italie a fait l'objet d'importants travaux entre 2003 et la fin 2010 (contrats de plan État – Région). De 500 à 600 M€ ont été investis pour une mise au gabarit GB1 de la ligne, portant sa capacité théorique entre 15 Mt et 17 Mt de marchandises par an. La capacité serait inférieure à hauteur du nœud ferroviaire de Chambéry. Le sillon alpin Sud (Valence – Montmélian) offre un petit potentiel complémentaire. Mais quoiqu'il en soit, la capacité du tunnel du Mont-Cenis (20 Mt sans trop de contraintes d'exploitation) est largement suffisante pour absorber une croissance du fret ferroviaire pendant de longues années.

Réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), pour mieux connecter les offres de services fret

Ce projet essentiel a été repoussé au-delà de 2030 par la commission Mobilité 21 et le Gouvernement (2013). Il est pourtant bien plus prioritaire qu'un second tunnel sous les Alpes, y compris pour favoriser l'essor du fret ferroviaire vers l'Italie.

Allongement de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA)

Composante de l'offre de services fret ferroviaire (, l'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton (Maurienne) et Orbassano (Piémont) a transporté 31 616 semi-remorques en 2013, soit une hausse de 23% par rapport à 2012. Néanmoins, cette première année d'exploitation sans restriction amène d'ores et déjà aux limites du système, déjà soulignées lors de la phase d'expérimentation entre 2003 et 2007. Avec un parcours limité à 175 km et seulement 4 allers-retours quotidiens, le service n'est pas assez attractif pour les chargeurs / transporteurs. Il faudrait allonger l'AFA jusqu'à Ambérieu (en attendant la création d'une plateforme à Grenay, à l'Est de Lyon). Des services pourraient même partir de Dijon. Les gouvernements français successifs promettent cet allongement depuis 10 ans sans la moindre concrétisation.

Traitement du nœud ferroviaire lyonnais et du cisaillement de Saint-André-le-Gaz, facteurs majeurs de dysfonctionnement pour les lignes Lyon – Chambéry et Lyon – Grenoble

La saturation du nœud ferroviaire lyonnais et la vétusté du point croisement des lignes Lyon – Chambéry et Lyon – Grenoble, en gare de Saint-André-le-Gaz, posent des problèmes majeurs pour la et la capacité des lignes et la fiabilité des services ferroviaires, voyageurs et fret. Le traitement de ces points de faiblesses du réseau suppose des investissements assez conséquents, mais de bien moindre ampleur qu'un tunnel de 57 km sous les Alpes. Or, la création d'un ouvrage dénivelé à Saint-André-le-Gaz (quelques dizaines de millions d'€) est refusée par l'État et RFF au motif que, vers 2030 (ou 2040, ou plus), il y aura (sans doute, peut-être) une nouvelle ligne Lyon – Chambéry – Turin.

Amélioration des autres services de fret ferroviaire (classique, transport combiné)

Dans le même temps il convient de donner les moyens de leur développement aux opérateurs de fret ferroviaire :

- modernisation des embranchements et lignes capillaires,
- création de plateformes multimodales,
- innovations organisationnelles,
- recherche et développement sur les technologies d'exploitation (R&D quasi-inexistante à l'heure actuelle, alors qu'il existe des procédés théoriques très novateurs pour le chargement / déchargement des wagons)
- création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)
- mise en place de subventions d'équilibre pour certaines liaisons déficitaires.

... et régulation concomitante du fret routier...

Ces solutions ne peuvent fonctionner *que si dans le même temps le fret routier est régulé*, par l'adoption coordonnée de plusieurs dispositifs :

- éco-redevance poids lourds sur le réseau non concédé de part et d'autre des Alpes,

- mécanisme de type « bourse de transit » sur l'ensemble des points de passage¹,
- limitation de la charge transportable par camion et des circulations de matières dangereuses par la route,
- interdiction des véhicules les plus polluants dans les vallées (norme Euro 3 et antérieures, puis au fur et à mesure des nouveaux standards),
- harmonisation « par le haut » des conditions de travail (horaires, normes de sécurité, liberté syndicale...) et de la rémunération des conducteurs,
- harmonisation des politiques fiscales et économiques pour les activités d'entreposage et de logistique ;
- politiques communes visant à optimiser le taux de remplissage des camions ;
- obligation, pour tous les territoires, de se doter d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA).

Enfin, les écologistes proposent aussi **une politique de dissuasion des circulations inutiles de marchandises**. Celle-ci reposerait sur des mesures beaucoup plus globales : harmonisation et préférence sociale / environnementale à l'échelle de l'UE, promotion des circuits courts... Avec une cible prioritaire : les flux reposant exclusivement sur l'exploitation des différentiels de coûts de main d'œuvre et de réglementation environnementale.

III) ... par la perspective d'un second tunnel ferroviaire au coût démesuré par rapport au service rendu

1) Un projet fondé sur des prévisions de trafic erronées

En 2002-2003, l'Inspection générale des Finances (IGF) et le Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC, aujourd'hui Conseil général de l'environnement et du développement durable) avait réalisé un audit de l'ensemble des grands projets d'infrastructures de transport, pour voir lesquels étaient les plus viables d'un point de vue socio-économique.

Concernant le projet ferroviaire Lyon – Turin, déjà à l'agenda, le rapport d'audit publié en février 2003 s'avérait extrêmement critique, indiquant notamment que « les études socio-économiques sont loin de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité ». L'IGF et le CGPC concluaient que « les indicateurs de l'intérêt socio-économique du projet sont mauvais, ce qui tient notamment à l'ampleur considérable des investissements nécessaires à sa réalisation ».

Ce rapport d'audit était basé sur une hypothèse d'augmentation du trafic fret d'un minimum de 50% entre 1999 et 2009. Or qu'en est-il ? Les chiffres actuels font état d'une diminution de 30% depuis 2000.

Dans le même temps, l'ouverture de deux nouveaux tunnels ferroviaires en Suisse, au Lötschberg et au Saint-Gothard, offrira une capacité de 40 à 65 millions de tonnes en 2017. Ce qui permet l'écoulement d'une part significative du trafic transitant par le segment alpin, actuellement partiellement capté par la France.

La rentabilité socio-économique actualisée du projet s'avère désormais négative, comme le rappelle la Cour des comptes dans son référé du 1^{er} août 2012. Par conséquent, la ligne nouvelle Lyon – Turin, qui en 2003 se justifiait mal avec des prévisions de trafic à la hausse,

¹ Ce dispositif est notamment promu par l'association suisse *Initiative des Alpes* (www.initiative-des-alpes.ch).

devient en 2015 complètement anachronique en raison de la diminution du trafic. Interrogé sur ce point, le Gouvernement n'a apporté aucune réponse.

2) Un pilotage insuffisant

Le pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et cette complexité. Une opacité générale prévaut comme l'a dénoncé la Cour des comptes et comme le démontre le silence du Gouvernement sur les questions précises posées par les parlementaires.

A la différence de la Suisse qui, pour ses grands projets ferroviaires, a mis en place dès l'origine un suivi des coûts prévisionnels et une information périodique du Parlement, les données concernant le Lyon – Turin sont particulièrement lacunaires. Lorsqu'elles sont disponibles, elles sont confuses et absolument pas de nature à éclairer la représentation nationale, alors même que des sommes considérables d'argent public sont en jeu.

3) Un coût qui s'envole, sans aucune certification

Comme l'a indiqué la Cour des comptes dans son référé du 1^{er} août 2012, les coûts de ce projet n'ont cessé d'augmenter sans qu'ils n'aient été définitivement arrêtés encore à ce jour. Pour l'ensemble du projet, ils ont dérapé de 12 milliards d'euros en 2002 à plus de 20 milliards d'euros en 2009, puis à 24 milliards d'euros, voire 26,1 milliards d'euros selon dernières données communiquées par la Direction générale du Trésor. Les coûts ont donc plus que doublé en 10 ans, sans qu'aucune assurance crédible n'ait été fournie pour en apprécier la teneur puisque le Gouvernement n'a toujours pas apporté de réponse précise aux interrogations sur le point.

La section transfrontalière (le tunnel de 57 km), récemment réévaluée de 8,5 milliards à 12 milliards d'euros par le président de *Lyon Turin Ferroviaire SAS* (en raison de « l'inflation » depuis 2010, sic !²), n'a fait l'objet d'aucune certification des coûts malgré les engagements.

IV) Un cadre financier plus que compromis

1) Lyon-Turin, un projet européen:

Le corridor Atlantique, le canal Seine Nord comme le tunnel Lyon Turin ont été déclarés par l'État français comme projets prioritaires.

² Source : FRESSOZ Marc, « Le président de LTF, Hubert du Mesnil, actualise le coût du Lyon-Turin à 12 milliards d'euros » in Mobilicités, 2 décembre 2014.

Au côté de la France, l'Italie soutient aussi ce projet transfrontalier. Le Lyon-Turin fait partie des projets des corridors européens, c'est un des éléments du corridor méditerranéen.

En 2013 la France a annoncé aux cotés de ces autres États avoir obtenu de la part de l'Union européenne le **soutien financier à ces trois projets jusqu'à 40% des dépenses** (ça peut donc être moins)³ dans le cadre du **mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE).

Les coûts provisionnels (sous-estimés):

Lyon-Turin : 26,1 milliards d'euros

Canal Seine Nord : 4,5 milliards d'euros

Corridor Atlantique : coûts encore méconnus, les enquêtes sont en court mais déjà pour la partie Espagne Portugal on estime le projet à 20 milliards d'euros.

II) Le cadre général de financements des projets

D'une manière générale, le financement de l'Union européenne (UE) sert de catalyseur à l'émergence de projets. Mais les États membres doivent apporter la majeure partie de l'aide.

Les premiers principes de financement, qui sont regroupés dans **le cadre général** sont régis par le **règlement n°2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995**⁴.

Il prévoit une possibilité d'un cofinancement supérieur pour les études de faisabilité du projet et permettant d'appréhender les problèmes techniques (maximum 50% de cofinancement).

Des critères ont été progressivement instaurés pour l'éligibilité de l'ensemble des projets européens:

- Les projets doivent avoir une viabilité économique potentielle.
- On retient un degré de maturité du projet (temps de réflexion) et les effets directs comme indirects que le financement européen pourrait apporter comme stimulation économique (cet élément doit être démontré⁵).

³ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Financement-des-infrastructures-de.html>

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995R2236&from=FR>

⁵ Pour démontrer: il faut mettre en place des études part des experts INDEPENDANTS (voir les règles nationales), qui répondent aux conditions nationales/transnationales de l'appel d'offre.

- On doit prendre en compte les effets directs et indirects sur l'environnement et sur l'emploi avec la réalisation d'analyses coûts/avantages et des analyses sur les incidences environnementales au début de tout travaux, mais elles doivent être approfondies tout au long de l'avancée du projet. (Cela doit être démontré⁶)

- Un agenda précis doit être prévu avec les étapes du projet. Les temps des différentes parties doivent être identifiables d'autant plus pour les projets transfrontaliers. Ils serviront à l'attribution des financements.

III) Le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)

En 2013 les gouvernements de ces 5 États membres ont obtenu de la part de l'Union européenne le soutien financier pour ces 3 projets dans le cadre du programme européen MIE qui dépend du **règlement n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013**⁷.

Dans le cadre de sa nouvelle politique d'investissement des infrastructures dans le cadre des réseaux transeuropéens des transports (RTE-T ou TEN-T en anglais) l'Union dispose de 33,24 milliards d'euros dont 26,25 milliards d'euros pour les transports.

Sur les 33,24 milliards 80 à 85% des crédits du budget seront utilisés à des projets pluriannuels, le reste sera destiné à financer des programmes de courte durée.

11,30 milliards d'euros seront alloués à partir du Fonds de cohésion.

Exemple:

33,4 milliards dont 26,25 milliards,

26,25 - 11,30 = 14,95

14,95 - 20% = 11,96

14,95 - 15% = 12,7

Mais la France ne peut pas bénéficier des fonds de cohésion, et le Lyon-Turin est un projet pluriannuel, **ce qui ne laisse qu'entre 11,96 à 12,7 milliards d'euros** à se répartir entre l'ensemble des projets européens pluriannuels qui peuvent bénéficier du MIE, il y en a une dizaine⁸ pour le moment. Le cadre financier du MIE s'étend de 2014 jusqu'à 2020.

6 Pour l'indépendance des experts en matière environnementale et sanitaire voir **LOI n° 2013-316 du 16 avril 2013 relative à l'indépendance de l'expertise en matière de santé et d'environnement et à la protection des lanceurs d'alerte**

7 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:FR:PDF>

8 Voir à la fin <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:FR:PDF>

Le MIE a pour objectif de soutenir la mise en œuvre des projets d'intérêts communs visant à développer et à construire de nouvelles infrastructures et de nouveaux services ou de moderniser l'existant.

Il accorde une priorité aux chaînons manquants dans le secteur des transports, et de permettre à l'Union européenne d'atteindre ses objectifs de développement durable, concourant ainsi à ses objectifs de décarbonisation à moyen et long terme.

Pour en bénéficier il faut:

- supprimer les goulets d'étranglements, établir des liaisons manquantes et en particulier améliorer les tronçons transfrontaliers
- garantir des systèmes de transports durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transports futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transports
- enfin il faut optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transports et renforcer l'interopérabilité des services de transports, tout en assurant l'accessibilité pour tous des infrastructures de transport.

Pour remplir ces objectifs il faut répondre aux nécessités prévues dans ***le cadre général***, qui conduisent à mettre en place de nombreuses enquêtes préalables et tout au long du projet.

L'argent alloué par l'Union européenne, n'est pas directement versé aux exécutants, mais doit répondre à un cahier des charges de temporalité et bien précis prévu dans le cadre général. Il sera versé annuellement ou par "étapes" de construction du projet.

L'argent alloué n'est pas toujours "direct", il prend trois formes:

- des subventions directes (obligeant une justification précise des dépenses)
- des passations de marchés⁹
- ainsi que des instruments financiers (prévus dans ***le cadre général***, cela peut aller de la bonification d'intérêts sur les prêts de la BEI /banque européenne d'investissement/ à la contribution aux primes de garanties).

9<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/ACCUEILEXTN/EXTPPFRENCH/EXTPROCURINFRE/0,,contentMDK:21040097~pagePK:84269~piPK:60001558~theSitePK:2242290,00.html>

La passation des marchés fait référence au processus d'acquisition de biens, travaux et services résultant de l'attribution de contrats aux termes desquels les paiements sont effectués lors de la mise en œuvre des projets, en vertu des règles et procédures en vigueur et des principes de l'institution de financement.

Pour le projet Lyon-Turin:

- Les subventions iront jusqu'à 40% des dépenses, non pas totales du projet, mais du projet préliminaire déposé.
- La Commission européenne avec le plan Juncker a enlevé 3 milliards d'euros au MIE et principalement dans son enveloppe hors de fonds de cohésions.
- Il y a moins de 12,7 milliards d'euros à se répartir entre une dizaine de projets européens concomitants, aucun projet n'obtiendra les 40% maximum.
- L'impact économique et environnemental du projet doit être positif et évalué de manière chiffrée, le non-respect de la directive eau, ou l'absence d'un plan de retraitement des déchets industriels sont des freins existants sur l'allocation des fonds.
- La parlement européen avec l'appui de la Commission va d'ici quelques mois mettre en place le principe du "use it" ou "lose it" pour les projets d'infrastructures européennes, ils en étaient jusqu'à présent exemptés. Cela veut dire que l'argent qui ne sera pas utilisé dans le cadre temporel défini sera perdu et devra être remboursé à l'Union européenne.
- **L'abandon de l'écotaxe** va peser lourd sur la stabilité financière du Lyon-Turin. Le gouvernement avait annoncé un financement par le biais de l'AFITF et surtout de l'écotaxe, maintenant cette subvention semble compromise.

- L'avis de la Cour des comptes reste assez mitigé:

Elle parle d'absence de prise "en compte le poids financier très lourd de certaines infrastructures, notamment le projet de tunnel de base de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ou encore le projet de canal Seine-Nord Europe. La prise en compte de l'un ou l'autre de ces projets ... impliquerait en effet qu'« aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF (agence française de financement des infrastructures de transports en France) ne serait plus alors ouverte avant 2028 ou 2030, sauf si de nouveaux moyens étaient dégagés ».

Le tunnel du Lyon-Turin devant la Commission:

Chaque année en novembre la Commission européenne par le biais de la DG MOVE (direction générale des transports) fournit un bilan des projets qui seront financés ou pas par les RTE-T (réseaux transeuropéens des transports) et qui ont été présentés par les États.

Chaque projet est évalué sur son efficacité, son efficience, son impact positif ou négatif socioéconomique et environnemental.

Les projets négatifs devront être réorientés voir seront abandonnés.

Le Lyon-Turin fait partie du projet plus large du corridor *Corridor Méditerranéen* et c'est dans ce cadre que le tunnel trouve sa place dans les RTE-T.

C'est **fin janvier** que les dossiers doivent être déposés, un délai supplémentaire peut être demandé pour faire courir le temps jusqu'au **27 février**.

Le 7 janvier 2014 la Commission européenne dans sa communication annonçant les corridors prévoyait d'attribuer sur 6 grands projets seulement 5 milliards d'euros pour la période 2014-2020. Les chiffres ont légèrement été revus à la hausse.

V) De nombreuses irrégularités

Interrogation sur la légalité du décret DUP du 23 août 2013

Par décret du 23 août 2013, publié au journal officiel du 25 août 2013, il a été déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Or, il apparaît qu'aucun débat public préalablement à la publication de ce décret n'a été engagé en violation de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée le 25 juin 1998. Le gouvernement a été interrogé sur ce point précis, mais il n'a pas apporté de réponse.

Conflits d'intérêts au sommet de la société

Le président de la société Lyon Turin Ferroviaire est également président de l'Institut de la Gestion Déléguée (IGD), il ne peut accorder un marché de LTF à deux membres fondateurs de l'IGD également membres du Conseil d'administration de l'IGD qu'il préside, sans apparaître comme ayant un intérêt moral même indirect. Cet acte méconnaît la définition européenne et française du conflit d'intérêt, outre toute autre qualification qui pourrait être retenue.

Les fonctions rappelées précédemment sont incompatibles avec un arbitrage, apparaissant comme impartial de l'argent public qu'il gère en sa qualité de président d'une société exclusivement financée par des fonds publics. Militant comme président de l'IGD pour le transfert des services publics au privé, il ne peut apparaître comme arbitre impartial dans la gestion de la société LTF.

Chantier noyauté par la mafia

Lorsqu'il était directeur des travaux de la société Lyon-Turin Ferroviaire, M. Maurizio Bufalini a conclu le 5 mai 2011 avec le groupement composé par les sociétés Italcoge SpA et Martina Service Srl un contrat ayant pour objet la préparation du chantier notamment par la réalisation d'une clôture anti-intrusion pour un montant maximum de 1 500 000 euros. Or, d'une part, il est établi par un rapport des carabinieri italiens de décembre 2011 que ces deux sociétés sont liées à la 'Ndrangheta, organisation criminelle mafieuse italienne. D'autre part, ces clôtures sont défectueuses et inutilisables selon un article du Canard Enchaîné du 12 novembre 2014.

Pourtant, malgré ces dysfonctionnements, M. Maurizio Bufalini, qui avait signé ce contrat litigieux, a été nommé directeur général de la société Lyon-Turin Ferroviaire en mars 2014, en remplacement de son précédent dirigeant condamné pour trucage de marché par un tribunal correctionnel italien.

Il convient de rappeler que l'actionnaire principal de la société Lyon-Turin Ferroviaire est la société Réseau Ferré de France, désormais SNCF Réseau, entreprise publique. De même, l'essentiel du financement de la société Lyon-Turin Ferroviaire provient d'argent public notamment au travers de l'AFITF et de son actionnaire SNCF Réseau.

Conclusion

S'il est un espace où le report modal est une priorité, où il peut bénéficier d'atouts spécifiques, c'est bien l'espace alpin. Or, ce report modal ne s'opérera pas « naturellement », quelles que soient les mutations économiques à venir. Il exige un fort volontarisme politique : volontarisme dans les outils réglementaires et fiscaux mobilisés, mais aussi dans le développement d'infrastructures adéquates.

Mettre fin à ce grand projet inutile n'est qu'une première étape. Il convient de mettre en œuvre sans délais les propositions pragmatiques et opérantes proposées par les écologistes et développées plus haut.

Par ailleurs, ce type de grand projet déconnecté de toute réalité socio-économique est la conséquence d'une absence de vision globale des transports et en particulier du transport de marchandises. Celui-ci doit être complètement repensé. Si le Grenelle de l'Environnement les conférences environnementales ont montré une prise de conscience, celle-ci ne se traduit pas dans les faits. Pire, l'abandon de la taxe poids-lours, la généralisation des 44T finalement sans contrepartie sont autant d'éléments négatifs. Il faut élaborer une nouvelle loi d'orientation sur la mobilité et les transports qui manque cruellement aujourd'hui. La loi LOTI date de 32 ans ! Un temps bien différent. **Cette loi d'orientation permettrait de traduire les priorités et objectifs de long terme de la politique de l'Etat en matière d'intermodalité.**

Enfin, **il faut engager sans tarder le chantier des procédures et de la démocratie participative en matière de grands projets**, notamment le référendum local, comme s'y est engagé le Président de la République lors de la dernière conférence environnementale.

