

Mr Laurent Gross  
73500 Avrieux

Aux habitants d'Avrieux

Mesdames, Messieurs,

Étant membre du comité de soutien, et n'ayant pas pu assister à la réunion du 23/11/18 pour exposer directement mon avis concernant le projet de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, j'ai décidé d'écrire cette lettre.

Je suis membre du comité car mon idée était la suivante : plus il y aurait de monde dans ce comité et plus il y aurait de poids contre le passage des camions, mais je suis avant tout un opposant au projet et la seule solution viable est que ce projet de tunnel n'aboutisse pas.

Pourquoi renoncer à ce projet ? Le rapport de la Cour des Comptes du 1<sup>er</sup> août 2012 prévoit :

- 1) Des coûts prévisionnels en forte augmentation
- 2) Des prévisions de trafic revues à la baisse
- 3) Une faible rentabilité socio-économique
- 4) Un financement non défini
- 5) Un impératif : une politique énergétique de report modal

1) Économiquement c'est un projet inutile et trop coûteux.

Le projet voté à l'Assemblée Nationale en 2013 par 66 députés sur les 577 (où étaient les 511 autres ?) est estimé à 26 milliards d'euros or aucun projet d'une telle ampleur n'a respecté son budget prévisionnel :

- Les travaux préliminaires du projet estimés à 320 millions d'euros ont triplés pour être d'environ 1 milliard d'€
- Le tunnel du Perthus (8,3 km) entre la France et l'Espagne : il y a eu 350 millions de surcoût sur les 1,1 milliards d'€ prévus (+ 30%)
- EPR de Flamanville : 8,5 milliards d'€ soit 2,5 fois le budget primitif

26 milliards € représentent la construction de :

- 2000 maisons de retraite EHPAD
- 300 hôpitaux
- 1200 lycées
- 1000 passages à niveau supprimés sur les 15 405 qui existent en France dont 155 sont classés dangereux

2) Le trafic FRET ferroviaire a chuté de 20% sur la période 2008-2014 et le secteur du transport de marchandises tout confondu, a également baissé de 14,3% (source ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières).

Le tunnel du Lyon-Turin fait partie du corridor méditerranéen (Portugal ➡ Ukraine) recensant très peu de trafic : en effet le tunnel du Perthus qui est dans le même corridor, a vu sa société gestionnaire (TP Ferro) faire faillite à la suite d'une prévision de trafic erronée par rapport au passage réel des trains. Pour être ensuite reprise par des fonds publics (nos impôts !). Sachant que le coût au km de cette ligne entre Figueras et Perpignan est de 25 millions, on peut se poser la question de la rentabilité de la ligne Lyon-Turin avec un prix de revient à 150 millions le km ?

3) La vallée de la Maurienne et plus particulièrement de la Haute Maurienne vit grâce à l'économie touristique des stations de ski depuis des décennies. En cas de percement du tunnel, la ligne historique entre St Jean de Mne et Modane doit être rétrocédée par SNCF-réseau à TELT. Ayant un tunnel à rentabiliser, TELT ne pourra pas assurer l'entretien de cette ligne. Cela engendrera donc sa suppression,

ainsi que la fermeture de la gare de Modane. Ce sera une perte économique pour nos stations car une partie des touristes utilise le train comme moyen de transport pour venir en vacances. Le chantier qui doit durer 12 ans, puisque l'ouverture opérationnelle est prévue en 2030 si le calendrier est respecté, ne va pas engendrer de réels bénéfices pour notre vallée. Sauf peut-être pour les logeurs et les supermarchés grâce aux travailleurs détachés ?

4) L'accord France-Italie de 2012 stipule « la disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux » or il n'y a pas de budget prévu après 2019 car le budget européen n'a pas été voté et reporté en Mars 2019. De plus cet accord prévoit une répartition de 42,1% pour la France et 57,9% pour l'Italie, mais à condition que les travaux en France soient réalisés, c'est-à-dire les accès au tunnel de base depuis Lyon jusqu'à St Jean de Mne.

Ce sont 145 km de nouvelles voies et 8 autres tunnels dont 24 km sous la Chartreuse, 20 km sous Belledonne et 15 km sous l'Épine (coût estimé à 12 milliards à la charge de la France).

En 2015, Mr Hubert Du Mesnil président de TELT relatait ceci dans une interview au journal La Tribune : « Actuellement en France, il y a débat sur la politique des lignes à grande vitesse (LGV), sur leur sens et leur utilité économique et sociale. Dans ce contexte, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire. Si nous considérons encore comme utile la construction d'une LGV à cet endroit, nous aurions tout faux. Aujourd'hui l'argument ne permet plus la justification du projet »

Mr Du Mesnil reconnaît lui-même que le projet ne tient plus. Les arguments de TELT, concernant le gain de temps pour les voyageurs (1h de gagnée entre Paris et Milan) et l'aspect environnemental avec le report modal des camions sur le rail en 2030, n'ont aucun sens par rapport au prix exorbitant que vont coûter les travaux !

5) Pourquoi attendre pour faire ce report modal alors que le transport routier représente 85% des marchandises transportées contre 9,3% pour le train (source ARAFER). L'autoroute ferroviaire alpine (AFA) entre Aiton et Orbassano (banlieue de Turin) transporte 30 000 camions par an, tandis que le trafic routier entre la France et l'Italie est de 3 millions de poids lourds, soit 1% du trafic.

Ce n'est pas à l'ouverture du tunnel dans 12 ans qu'il faudra imposer le ferroutage, c'est maintenant ! Pendant ces douze années les poids lourds, les engins et les camions de chantier vont continuer de circuler et de polluer notre vallée. Dans 12 ans, la plupart des camions seront hybrides : Renault Trucks et Volvo ont déjà sorti ce type de camions depuis 2011, et même tout électriques et hydrogènes, les premiers essais sur route auront lieu en 2020.

Avec une vraie volonté politique de report modal de la route vers le rail l'argent prévu au tunnel pourrait financer la construction d'une plateforme de chargement des camions sur le train (comme à Aiton) entre Lyon et Ambérieu-en-Bugey. Ce site se trouve sur l'ancienne base militaire de Leyment avec des installations de raccordement au réseau existantes car le train desservait ce camp militaire, mais ce projet est depuis passé aux oubliettes. Ces trains pourraient circuler sur la ligne historique puisque tous les tunnels ont été modernisés selon les normes européennes du gabarit GB1 pour un coût de 1 milliard d'€. Contrairement à ce que la Transalpine affirme, la ligne historique n'est pas obsolète et saturée puisque 40 trains circulent, en moyenne, par jour dans le tunnel du Mont-Cenis contre 120 à la fin des années 90, le tunnel ayant une capacité maximale de 140 trains !

Qu'est-ce que la Transalpine ? C'est une association lobbyiste pro TELT présidée par Mr Gounon, PDG de Getlink (ex-Eurotunnel) avec des membres comme Bouygues, Eiffage, FNTP... subventionnée à hauteur de 200 000€/an par la région AURA (nos impôts !) mais aussi par les départements (encore nos impôts !) entre autres. Cette association convie nos élus à des cocktails, lunches et autres mondanités. Cette dernière leur paye aussi le transport et l'hôtel pour les « nourrir » d'arguments pro Lyon-Turin, selon le terme de son vice-président Mr Lépine ex-directeur de TELT. Tout cela dans le but de les convaincre du bienfondé de ce projet !

Mr Bouvard qui vient soutenir ce projet dans les différentes réunions en est également vice-président ! Ce Monsieur a certainement des intérêts pour défendre ainsi ce chantier, mais concernant notre commune et même l'intercommunalité : quels sont les intérêts ?

60 de nos élus régionaux (sénateurs, députés, conseillers régionaux et départementaux...) ont co-signé une lettre de la Transalpine adressée à Mr Le Président de la République pour appuyer ce projet dans la future loi d'orientation des mobilités. Puisque ce projet leur tient tant à cœur, pourquoi tous ces élus n'emprunteraient-ils pas l'argent nécessaire auprès d'une banque, en mettant en garantie leur patrimoine, plutôt que de puiser dans l'argent public ?

Qui va payer la facture ? Et bien ce sont les contribuables français et italiens, mais aussi européens car le budget de l'Europe est abondé par les états membres. La France, 2<sup>ème</sup> pays contributeur, a versé 19,5 milliards d'euros et en retour 14,5 milliards ont été redistribués (politique agricole commune, aide aux régions...). En cela, lorsque la commission européenne envisage de passer de 40 à 50% sa participation au projet, pour alléger la facture de l'Etat, ce n'est qu'un effet d'annonce !

Je ne suis ni un politicien qui manie la langue de bois, ni un commercial qui vous vend son projet avec de belles paroles mais un simple citoyen, habitant d'Avrieux, qui vous prouve avec des chiffres qui sont bien plus parlant qu'un long discours que cette liaison Lyon-Turin est inutile et ruineuse.

Arrêtons de gaspiller de l'argent dans une période où l'on fait la chasse aux dépenses publiques. Il est encore temps de stopper ce projet !

# **NON AU LYON-TURIN**