



Gabriel Amard, Marie-Charlotte Garin,  
Jean-François Coulomme  
Députés  
Assemblée nationale,  
126 Rue de l'Université,  
75355, Paris 07 SP

Madame la Première ministre  
Hôtel de Matignon,  
57 Rue de Varenne,  
75700 Paris

Objet : Projet de tunnels transfrontaliers du Lyon - Turin  
Destinataire : Madame la Première ministre

Le 20 juillet 2022, à Paris

Madame la Première ministre,

Nous vous écrivons au sujet du projet de tunnels transfrontaliers du Lyon - Turin, que vous connaissez bien en tant qu'ancienne ministre des transports. La position du Gouvernement sur ce sujet a manqué de clarté ces dernières années. Iveta Radicova, représentante de la Commission européenne et coordinatrice du projet du Lyon Turin, a alerté le gouvernement français lors des Connecting Europe Days sur la possibilité de perte de financement européen en cas de non avancée du projet. Edouard Philippe avait annoncé en ouverture des Assises de la mobilité le 19 septembre 2017 : "*Nous avons collectivement beaucoup trop promis*", faisant ainsi référence au projet Lyon-Turin et au projet du canal Seine Nord. Lors de sa visite officielle en Savoie en janvier 2018, il n'a pas prononcé un mot pour le projet Lyon Turin. Vous-même avez annoncé une pause du projet Lyon-Turin à l'occasion d'un entretien au média Reporterre le 19 juillet 2017. Pourtant le traité du Quirinale, de partenariat renforcé entre la France et l'Italie, est discuté en séance publique de

l'Assemblée nationale le 28 juillet prochain. Sa feuille de route, présentée sur le site internet de l'Élysée, tout comme l'étude d'impact, annexée au projet de loi de ratification du traité, intègrent le projet Lyon-Turin au titre des projets d'infrastructures ferroviaires à réaliser.

Il est donc nécessaire que le gouvernement sorte de l'ambiguïté.

Sur le fond, ce projet est dangereux pour la ressource en eau, n'a pas de sens du point de vue du fret ferroviaire et il porte le danger d'un dérapage financier avec des conséquences importantes pour les finances publiques.

Concernant la ressource en eau, le tracé de la ligne, et donc les déclarations d'utilité publique déposées par l'entreprise TELT traversent au moins 19 périmètres de captage d'eau potable, dont 9 rapprochés dans les communes de Avrieux, Bramans, Modane, Orelle, Saint-André. Pour chacun de ces périmètres de captage, quand ils sont rapprochés, les constructions, les excavations du sol et du sous-sol, les forages sont interdits. Lorsqu'ils sont éloignés, ces travaux sont très réglementés et surveillés par les autorités compétentes. Les articles L. 1321-2 et R. 1321-13 du code de la santé publique encadrent ces dispositifs. Le projet est donc en contradiction avec les lois sur l'eau et les dispositifs réglementaires de protection de l'eau à usage domestique. Il en est de même pour le tracé dans les massifs de la Chartreuse, de Belledonne et du Glandon.

Concernant le fret ferroviaire, il faut souligner que la ligne a déjà été modernisée, avec des investissements à hauteur d'un milliard d'euros. La section Chambéry - Montmélian peut accueillir 280 trains de marchandises par jour d'après un document de RFF. Or elle en accueille aujourd'hui 139. Au milieu des années 1980, la ligne existante entre la France et l'Italie accueillait environ 150 trains par jour dans les deux sens confondus. Aujourd'hui, elle en accueille 26. Vous affirmiez lors d'une audition parlementaire le 20 juillet 2017: *"Je viens d'une entreprise dans laquelle on exploitait toutes les deux minutes un RER transportant 2 500 personnes sur le tronçon central de la ligne A, ce qui, en l'occurrence, me semble un exemple de réelle saturation !"* Au regard de vos critères, la ligne existante est loin d'être saturée. Utiliser la ligne existante avec 150 trains par jour sur 330 jours de travail par an permettrait donc un report modal de 800 000 poids lourds vers le fret ferroviaire. C'est une solution rapide, concrète pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

Comme vous le savez, la haute administration a exprimé plusieurs fois ses très grandes réserves sur ce projet : le Conseil Général des Ponts et Chaussées en 1998 et en 2003 avec l'Inspection des finances, en 2006, la Cour des Comptes en 2009, puis à plusieurs reprises depuis 2012, la Cour des Comptes n'a cessé de démontrer les impasses du projet Lyon-Turin, le Conseil d'Orientation pour les Infrastructures

en 2018. Tous critiquent soit les risques financiers du projet, soit les erreurs en matière de prévisions de trafic, de report modal, soit l'opportunité du projet au regard des besoins. Le coût du projet progresse fortement : de trois milliards d'euros environ en 1991 d'après le schéma national des LGV, il est passé à 26,1 milliards d'euros en 2012 d'après la Direction du Trésor. Compte tenu de l'inflation, le projet serait plutôt de l'ordre de 30 milliards d'euros aujourd'hui.

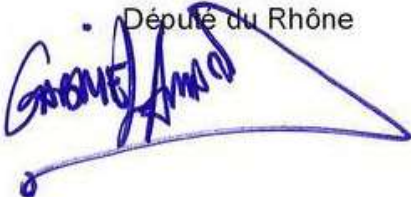
Par conséquent, au regard de l'ensemble de ces éléments, nous demandons :

- l'arrêt de tous les travaux préparatoires immédiatement, puisque le projet est contraire aux lois sur l'eau,
- que la France ne participe pas au financement des tunnels transfrontaliers et ne finance pas non plus les travaux d'accès en amont pour les mêmes raisons,
- l'utilisation de la ligne existante qui est rénovée et loin d'être saturée.

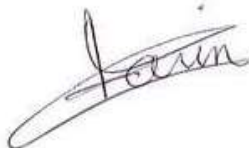
Il est encore temps de ne pas gaspiller 30 milliards d'euros d'argent public et de ne pas détruire des réserves en eau de façon irréversible.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Madame la Première ministre, l'expression de notre très haute considération.

Gabriel Amard  
Député du Rhône

A blue ink signature of Gabriel Amard, written in a cursive style with a large flourish at the end.

Marie-Charlotte Garin  
Députée du Rhône

A black ink signature of Marie-Charlotte Garin, written in a cursive style.

Jean-François Coulomme  
Député de la Savoie

A black ink signature of Jean-François Coulomme, written in a cursive style with a long horizontal flourish.