



Gabriel Amard, Marie-Charlotte Garin, Jean-François Coulomme

Députés

Assemblée nationale

126 Rue de l'Université

75355 Paris 07 SP

Signora Prima ministra

Hôtel de Matignon

57 Rue de Varenne

75700 Paris

Oggetto: **Progetto di tunnel transfrontalieri Lione-Torino**

20 luglio 2022, Parigi

Signora Prima Ministra,

Le scriviamo in merito al progetto del tunnel transfrontaliero Lione-Torino, che lei conosce bene in quanto ex ministro dei Trasporti. Negli ultimi anni la posizione del governo su questo tema non è stata chiara. Iveta Radicova, rappresentante della Commissione europea e coordinatrice del progetto Lione-Torino, durante le Giornate di Connecting Europe ha messo in guardia il governo francese dalla possibilità di perdere i finanziamenti europei se il progetto non fosse andato avanti. Edouard Philippe ha annunciato all'apertura delle Assise della Mobilità il 19 settembre 2017: "Abbiamo promesso collettivamente troppo", riferendosi al progetto Lione-Torino e al progetto del Canale Senna-Nord. Durante la sua visita ufficiale in Savoia nel gennaio 2018, non ha detto una parola sul progetto Lione-Torino. Lei stesso ha annunciato una pausa nel progetto Lione-Torino in un'intervista rilasciata al media Reporterre il 19 luglio 2017. Tuttavia, il trattato del Quirinale, un partenariato rafforzato tra Francia e Italia, sarà discusso nella sessione pubblica dell'Assemblea nazionale il 28 luglio. La sua tabella di marcia, presentata sul sito web dell'Eliseo, e lo studio d'impatto, allegato al progetto di ratifica del trattato, includono il progetto Lione-Torino tra i progetti di infrastrutture ferroviarie da realizzare.

È quindi necessario che il governo ponga fine all'ambiguità.

In sostanza, questo progetto è pericoloso per le risorse idriche, non ha senso dal punto di vista del trasporto merci su rotaia e comporta il pericolo di uno slittamento finanziario con gravi conseguenze per le finanze pubbliche.

Per quanto riguarda le risorse idriche, il tracciato della linea, e quindi le dichiarazioni di pubblica utilità presentate dalla società TELT, attraversa almeno 19 bacini di acqua potabile, 9 dei quali sono vicini tra loro nei comuni di Avrieux, Bramans, Modane, Orelle e Saint-André. Per ognuno di questi bacini idrografici, quando sono vicini, sono vietate le costruzioni, gli scavi del suolo e del sottosuolo e le perforazioni. Quando sono remote, queste opere sono altamente regolamentate e monitorate dalle autorità competenti. Gli articoli L. 1321-2 e R. 1321-13 del codice di sanità pubblica forniscono un quadro per queste misure. Il progetto è quindi in contraddizione con le leggi sull'acqua e con le misure di regolamentazione per la protezione dell'acqua per uso domestico. Lo stesso vale per il percorso attraverso i massicci della Chartreuse, della Belledonne e del Glandon.

Per quanto riguarda il trasporto merci su rotaia, va sottolineato che la linea è già stata ammodernata, con investimenti fino a un miliardo di euro. Secondo un documento della RFF, la tratta Chambéry-Montmélián può ospitare 280 treni merci al giorno. Tuttavia, attualmente ne ospita 139. A metà degli anni '80, la linea esistente tra Francia e Italia trasportava circa 150 treni al giorno in entrambe le direzioni. Oggi ne ospita 26.

Lei ha dichiarato in un'audizione parlamentare del 20 luglio 2017: "Vengo da un'azienda in cui una RER che trasportava 2.500 persone sulla tratta centrale della linea A veniva gestita ogni due minuti, il che, in questo caso, mi sembra un esempio di vera e propria saturazione!". Secondo i vostri standard, la linea esistente è tutt'altro che satura. L'utilizzo della linea esistente con 150 treni al giorno per 330 giorni lavorativi all'anno consentirebbe quindi un trasferimento modale di 800.000 veicoli pesanti verso il trasporto merci su rotaia. Si tratta di una soluzione rapida e concreta per combattere le emissioni di gas serra.

Come sapete, l'alta amministrazione ha espresso più volte le sue principali riserve su questo progetto: il Consiglio Generale dei Poni e delle Strade nel 1998 e nel 2003, l'Ispezione delle Finanze nel 2006, la Corte dei conti nel 2009, e poi a più riprese dal 2012, la Corte dei conti ha continuato a dimostrare le impasse del progetto Lione-Torino, il Consiglio d'Orientazione per le Infrastrutture nel 2018. Tutti criticano i rischi finanziari del progetto, gli errori nelle previsioni di traffico, il trasferimento modale o l'adeguatezza del progetto rispetto alle esigenze. Il costo del progetto è in forte aumento: dai circa tre miliardi di euro del 1991, secondo il piano nazionale HSR, si è passati ai 26,1 miliardi di euro del 2012, secondo il Tesoro. Tenendo conto dell'inflazione, il progetto ammonterebbe oggi a circa 30 miliardi di euro.

Pertanto, alla luce di tutti questi elementi, chiediamo che:

- tutti i lavori preparatori devono essere interrotti immediatamente, poiché il progetto è contrario alle leggi sull'acqua,
- che la Francia non partecipa al finanziamento dei tunnel transfrontalieri, né finanzia le opere di accesso a monte per le stesse ragioni,
- l'utilizzo della linea esistente, che è stata rinnovata ed è tutt'altro che satura.

C'è ancora tempo per non sprecare 30 miliardi di euro di denaro pubblico e per non distruggere in modo irreversibile le riserve idriche.

Voglia accettare, Signora Prima Ministra, l'assicurazione della nostra più alta considerazione.

Gabriel Amard
Député du Rhône



Marie-Charlotte Garin
Députée du Rhône



Jean-François Coulomme
Député de la Savoie





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 Nordi 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



Marie-Charlotte Garin
Députée du Rhône



Jean-François Coulomme
Député de la Savoie

