

### **Interrogation sur la légalité du décret DUP du 23 août 2013**

François-Michel Lambert interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la légalité du décret du 23 août 2013 déclarant 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.

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.

Il l'interroge donc sur la légalité du décret du 23 août 2013 et s'il est prévu la tenue d'un débat public.

### **Infiltration d'organisations criminelles dans le chantier du Lyon-Turin**

François-Michel Lambert interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les possibles infiltrations du chantier Lyon-Turin par des organisations criminelles.

Selon le journal L'officiel des transporteurs, en décembre 2011, les carabinieri italiens ont dressé un inventaire des entreprises en contact avec la 'Ndrangheta, la mafia calabraise. Il apparaît que deux sociétés Martina SRI et Italcoge qui ont obtenu des marchés avec Lyon-Turin Ferroviaire qui réalise les travaux de reconnaissance du projet, figurent sur cette liste.

Par ailleurs, l'eurodéputée allemande Sabine Wils a posé une question écrite au commissaire européen chargé des Transports, Slim Kallas, le 18 octobre 2013, faisant état de possibles liens entre la société Lyon Turin Ferroviaire et des organisations criminelles italiennes.

Il lui demande quels dispositifs sont envisagés pour que les financements consacrés à ce projet – 26 milliards d'euros – ne viennent pas alimenter des organisations criminelles.

### **Critiques du projet Lyon-Turin par la Cour des comptes :**

François-Michel Lambert interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les suites données par le gouvernement au référé de la Cour des comptes du 1<sup>er</sup> août 2012 extrêmement critique sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin

En effet, la Cour des comptes du 1<sup>er</sup> août 2012 a adressé au Premier ministre un référé qui dénonce expressément :

- Un pilotage insuffisant car ne répondant « *pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité.* »
- Un projet disproportionné alors même que « *d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie* ».
- « Des coûts prévisionnels en forte augmentation », « une rentabilité socioéconomique négative », « un financement non défini » et ce dans un contexte « de prévisions de trafic revues fortement à la baisse ».

Il souhaiterait donc savoir comment les critiques de la Cour des comptes ont bien été prises en compte par le gouvernement et quelles sont les réponses qui ont été apportées.

### **Critiques du projet ferroviaire Lyon-Turin par l'audit des Ponts et Chaussées sur les grandes infrastructures**

François-Michel Lambert interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les suites données par le gouvernement au rapport d'Audit rendu par l'inspection des finances et le conseil général des Ponts et Chaussées en février 2003 extrêmement critique sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

En 2003, l'Assemblée nationale a commandé un audit sur les grandes infrastructures pour voir si celles-ci seraient viables d'un point de vue socio-économique.

L'audit demandé à l'Inspection générale des Finances et au Conseil général des Ponts et Chaussées consiste, comme l'indique clairement la lettre de mission, à préciser le coût et l'état d'avancement des grands projets d'infrastructures de transports terrestres, à apprécier leur intérêt socio-économique à partir des études menées à ce jour, et à évaluer les enjeux qu'elles peuvent représenter pour la politique européenne des transports, la sécurité routière, l'environnement, l'aménagement et le développement durable du territoire.

Concernant le projet ferroviaire Lyon-Turin, le rapport d'audit s'avère extrêmement critique indiquant notamment que « les études socio-économiques sont loin de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité » et que « les indicateurs de l'intérêt socio-économique du projet étaient mauvais, ce qui tient notamment à l'ampleur considérable des investissements nécessaires à sa réalisation ».

Il est à souligner que ce rapport d'audit se fondait en 2003 sur une prévision d'augmentation d'un minimum de 50% du trafic de fret entre 1999 et 2009. Or, les chiffres actuels font état d'une diminution de 30% depuis 2000.

Par conséquent, la nouvelle ligne Lyon-Turin qui ne se justifiait pas en 2003 avec des prévisions de trafic à la hausse, va en réalité s'avérer dramatique d'un point de vue socioéconomique en raison de la diminution du trafic.

Il souhaiterait donc s'avoir comment les critiques du rapport d'audit ont bien été prises en compte par le gouvernement et quelles sont les réponses qui ont été apportées.

#### **Prévisions de croissance du trafic erronées :**

François-Michel Lambert alerte M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les prévisions de croissance manifestement erroné qui ont justifié le projet ferroviaire Lyon-Turin.

En effet, le projet se fondait sur un tonnage de fret ferroviaire transitant sur cette ligne de 40 millions de tonnes.

Or, il apparaît que le tonnage transitant en 2011 par les trois accès existants est en réalité de 23,6 millions de tonnes. Pire, il a diminué de 30% depuis 2000.

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 2015. Ce qui permet l'écoulement d'une part significative du trafic transitant par le segment alpin, actuellement partiellement détourné par la France

En conséquence, la rentabilité socioéconomique actualisée du projet s'avère désormais négative comme la souligné la Cour des comptes dans son référé du 1<sup>er</sup> août 2012.

Il lui demande donc sur quelle prévision de trafic le gouvernement se fonde-t-il pour justifier la poursuite d'un projet qui en l'état de l'ensemble des études s'avère être un gouffre financier.

#### **Probabilité élevée de présence d'amiante dans la roche du tunnel Lyon-Turin**

François-Michel Lambert interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les mesures mises en œuvre pour protéger les ouvriers des risques d'inhalation de poussière d'amiante lors de la construction du tunnel Lyon-Turin.

Les études géologiques font état de zone de roche de classe 3 (« probabilité élevée de roches amiantifères ») sur plusieurs parties du tracé du futur tunnel permettant le passage de la ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Il souhaite donc savoir quelles mesures sanitaires sont envisagées afin de protéger les ouvriers.

#### **Interrogation sur le coût total du projet Lyon-Turin**

François-Michel Lambert interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur l'actualisation du coût du projet de ligne ferroviaire Lyon-Turin.

En effet, comme l'a indiqué la Cour des comptes dans son référé du 1<sup>er</sup> août 2012, les coûts de ce projet n'ont cessé d'augmenter sans qu'ils n'ait été définitivement arrêtés encore à ce jour. Ainsi, de

12 milliards d'euros en 2002, les coûts ont dérapés 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 donnée que cela ne continue pas ainsi. Aussi, il lui demande d'engager une évaluation indépendante afin de fixer une prévision réaliste et de lui indiquer quels sont les moyens de financement précis de ces coûts et quelle proportion sera supportée par l'Etat.

### **Interrogation sur le gabarit du tunnel Lyon-Turin**

François-Michel LAMBERT interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le gabarit du tunnel Lyon-Turin et des voies d'accès.

Dans son courrier en date du 28 octobre 2013, Hubert du Mesnil, Président du conseil d'administration de Lyon Turin Ferroviaire SAS, indique « [la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin] permettra d'établir entre Lyon et Turin une autoroute ferroviaire dite « à grand gabarit », du type de celle existant au tunnel sous la Manche : jusqu'à 4,20m de hauteur, les poids-lourds accéderont directement au service, sans que cela ne nécessite de wagons spéciaux ou d'opération complexe pour le chargement ou le déchargement comme c'est le cas actuellement »

Hubert du Mesnil fait référence au tunnel sous la Manche, tunnel en gabarit dit « C ». Seule la portion sous-marine de l'axe est en gabarit C. Les voies d'accès sont en gabarit plus restreint.

Il l'interroge sur le type de gabarit prévu pour le tunnel Lyon-Turin, et de préciser quelle est la portion ferroviaire qui serait en gabarit C comme annoncée par le Président du conseil d'administration de Lyon Turin Ferroviaire SAS.

### **Interrogation sur le gabarit du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne - Kiev**

François-Michel LAMBERT interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le gabarit du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne – Kiev

Dans son courrier en date du 28 octobre 2013, Hubert du Mesnil, Président du conseil d'administration de Lyon Turin Ferroviaire SAS, indique « [la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin] permettra d'établir entre Lyon et Turin une autoroute ferroviaire dite « à grand gabarit », du type de celle existant au tunnel sous la Manche : jusqu'à 4,20m de hauteur, les poids-lourds accéderont directement au service, sans que cela ne nécessite de wagons spéciaux ou d'opération complexe pour le chargement ou le déchargement comme c'est le cas actuellement »

Or le tunnel Lyon-Turin y est présenté comme le maillon central du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne – Kiev. Il est peu probable que les 5.000 km de ce corridor soient requalifiés en « grand gabarit », et resterait de fait dans un gabarit inférieur.

Il l'interroge sur l'intérêt de construire un tunnel au « Grand gabarit », alors qu'il existe à proximité un tunnel en activité et disponible, aux caractéristiques identiques, voire supérieures, à celles du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne – Kiev.

### **Interrogation sur la requalification du tunnel du Mont-Cenis par les innovations technologiques**

François-Michel LAMBERT interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la requalification capacitaire du tunnel du Mont-Cenis par les innovations technologiques en cours de déploiement dans l'industrie ferroviaire.

Le tunnel du Mont-Cenis, rénové et mis en sécurité, a une capacité de 20 millions de Tonnes de trafic annuel, correspondant largement au besoin du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne – Kiev.

Mais la forte pente des rampes d'accès ne garantissent pas une performance, dans les conditions technologiques actuelles, aux trains de fret à tonnage important. Or la nouvelle technologie de trains de fret avec motorisation répartie (dits « wagons auto-moteurs ») permet de faire circuler des trains sur des rampes importantes, et de fait requalifie le tunnel du Mont-Cenis pour satisfaire les besoins du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne – Kiev.

Il lui demande si une étude a été effectuée pour intégrer ces évolutions technologiques quant à la caractérisation du tunnel du Mont-Cenis.

### **Interrogation sur le lancement d'un débat public sur les traversées alpines**

François-Michel LAMBERT interroge à M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur l'opportunité d'un Débat Public sur les traversées Alpines.

En 2006, le gouvernement avait lancé un Débat Public sur les transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (dénommé VRAL). Ce débat a permis d'aborder l'ensemble des enjeux en termes de transports et d'infrastructures entre Lyon et la côte méditerranéenne de Cerbère à Marseille. De ce débat il a été maintes fois mentionné l'absence de pris en compte des enjeux dans le sud-est de la France, et notamment la côte provençale et côte d'Azur (propos notamment de Michel Vauzelle, Président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Un Débat Public, d'une durée de 4 à 6 mois, abordant l'ensemble des traversées alpines, et enjeux d'échanges, depuis le lac Léman, jusqu'à la Méditerranée, permettrait de hiérarchiser les enjeux et priorités en vue de la programmation d'infrastructures à venir dans le sud-est de la France (Tunnel Lyon-Turin, Ligne Nouvelle entre Nice et Vintimille, Autoroutes de la Mer entre Espagne-France-Italie, tunnel du Montgenèvre, etc...).

Il lui demande son avis sur la nécessité de compléter le Débat Public VRAL de 2006, par un Débat Public « Traversées Alpines ».