



AGRICULTURES
& TERRITOIRES
CHAMBRE D'AGRICULTURE
SAVOIE MONT-BLANC
73174

 **COPIE**

Mesdames, Messieurs les Députés,
Mesdames, Messieurs les
Sénateurs,
De Savoie et de Haute-Savoie

DIRECTION GENERALE

Dossier suivi par Didier CURTENAZ

04.79.33.82.90 - 04.50.88.18.03/ didier.curtenaz@savoie.chambagri.fr

Réf : PJ/vp

ANNECY
Siège social

52 avenue des Iles

74994 ANNECY CEDEX 9

Tél : 04 50 88 18 02

Fax : 04 50 88 18 08

contact@haute-savoie.chambagri.fr

Annecy, le 30 Mai 2013

SAINT BALDOPH

40 rue du Terraillet

73190 SAINT BALDOPH

Tél : 04 79 33 43 36

Fax : 04 79 33 92 53

contact@savoie.chambagri.fr

Objet : Dossier Lyon-Turin

Mesdames, Messieurs les Députés,
Mesdames, Messieurs les Sénateurs,

Veillez trouver ci-joint un courrier co-signé par la FDSEA des Savoie, la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc et les JA de Savoie concernant le dossier Lyon-Turin.

Ce document de 3 pages vous alerte sur les conséquences d'une éventuelle prochaine ratification de l'accord intergouvernemental du 30 janvier 2012.

Vous en souhaitant bonne réception, veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les Députés, Mesdames, Messieurs les Sénateurs, l'expression de notre considération distinguée.

Patrice JACQUIN
Président



APPEL AUX PARLEMENTAIRES

Arrêter l'inutile gouffre financier du Lyon - Turin

Mesdames, Messieurs les Députés, Mesdames, Messieurs les Sénateurs,

Vous allez être amenés dans les prochaines semaines à ratifier l'accord intergouvernemental du 30 janvier 2012 concernant le dossier Lyon Turin.

Dans la suite de la délibération prise en session plénière par la Chambre d'agriculture Interdépartementale Savoie Mont-Blanc (novembre 2012), et des positions clairement exprimées par les jeunes agriculteurs 73 et la FDSEA des Savoie (octobre 2012) qui s'attachaient à dénoncer en premier lieu l'impact inévitable et inacceptable par les emprises directes et les conséquences indirectes, du projet Lyon – Turin sur le foncier agricole, nous souhaitons élargir notre analyse aux éléments suivants.

Cette ratification est présentée comme inéluctable, compte tenu de l'engagement préalable sur le Lyon Turin et l'accord du 29 janvier 2001 déjà ratifié. Dans ces conditions pourquoi ratifier ce nouvel accord, si ce n'est pour valider l'explosion des coûts, engager un lourd déficit public pour de nombreuses années, constater la caducité de l'accord précédent ?

La nécessité de report vers le rail pour limiter les transports routiers dans les Alpes est urgente et immédiate : les lignes existantes y répondent dès aujourd'hui, rien ne justifie d'attendre.

Des trafics bien inférieurs à toutes les prévisions établies depuis 20 ans

Les prévisions annonçaient toutes, des augmentations de trafics, et ce, encore lors de l'enquête publique de 2012.

Prévisions : entre 5.000 et 7.000 PL/jour hypothèse basse pour 2010

Réel : Max 4.355 en 1998 et 3.449 en 2012. (*Chiffres Mont-Blanc et Fréjus cumulés*).

Tous les relevés depuis 30 ans montrent une stagnation tant du nombre des poids lourds que des tonnages aux passages franco-italiens. Spécifiquement aux passages Nord Alpines, ils sont en diminution depuis 1998, tous modes confondus. Ils sont aujourd'hui au niveau de 1988.

Des prévisions erronées pour justifier l'augmentation de la dette publique

La croissance des trafics annoncées (*près de quatre fois le tonnage actuel*) pour le tunnel de base et les accès français n'a jamais été constatée depuis 30 ans, ni en France, ni en Suisse, ni en Autriche alors que ces deux derniers pays sont les passages obligés pour l'Allemagne et une partie des pays de l'Est pour les importations en provenance d'Asie ; la densité de population y est bien supérieure à celle des régions de l'axe Est/Ouest Lyon-Turin.

La méthodologie basée sur des progressions de PIB supérieures à 1,5% avec une composition inchangée s'est révélée fautive par le passé et est invalidée pour l'avenir.

Pour le volet voyageur, les temps de trajets, tous supérieurs à 3 heures et demi ne permettront pas de report de l'aérien ou de la route vers cette nouvelle ligne. Ils resteront marginaux.

La ligne existante modernisée aux normes ERTMS et GB1 est suffisante pour les trafics observés

Des travaux de l'ordre du Milliard d'€uro ont été réalisés de 2003 à 2012 pour mettre la ligne existante aux normes les plus récentes de gestion et pour augmenter ses capacités et son gabarit.

Toutes les études y compris celles de RFF et LTF valident des capacités de l'ordre de 20 millions de tonnes et celles de l'observatoire VIRANO en Italie vont jusqu'à 32 millions de tonnes sur 350 jours d'exploitation

L'utilisation actuelle de la ligne existante n'est que de 3,4 millions de tonnes (2011), on peut donc y reporter dès maintenant les marchandises transportées par près d'un million de camions (15 millions de tonnes).

Sur la côte méditerranéenne, près de 700.000 camions y transitent en provenance ou à destination de l'Italie ou de l'Espagne peuvent être reportés à bref délai sur des cargos par l'autoroute maritime.

Des coûts non maîtrisés et des prévisions financières sous évaluées et incomplètes

La Cour des Comptes a confirmé que le coût de l'infrastructure était évalué à plus de 26 Milliards d'€uro en valeur 2010 contre les 12 Milliards initialement prévus et que la VAN est toujours négative.

Il est annoncé un coût de 8,5 Milliards pour le tunnel de base (57 km), pourtant le coût du tunnel du Gothard en Suisse (57 km) se révèle supérieur et le tunnel sous la Manche (50 km en 1995) a coûté plus de 12 Milliards pour 7 kms de moins.

Les accès ferroviaires tant français qu'italiens ne permettent pas d'« alimenter » ce tunnel.

Les trafics supposés, fret ou voyageurs, n'existent pas et ceux existant peuvent dès maintenant être « traités » par les lignes existantes.

Des instances et personnalités importantes font les mêmes constats

Les trois rapports de la Cour des Comptes en 2012 ont largement confirmés ces analyses, l'ancien Président de la SNCF, Philippe ESSIG a clairement indiqué que ce projet ne peut être prioritaire.

La Conférence Intergouvernementale, la Direction Générale du Trésor, le Conseil Général des Ponts et Chaussées, l'Inspection Générale des Finances ont tous recommandé de différer ce projet rappelle la Cour des Comptes.

Aucune évaluation indépendante n'a été réalisée et seuls les travaux des maîtres d'ouvrages servent de base à la décision qui est demandée aux parlementaires.

Les priorités environnementales ne sont pas traitées et ne pourront plus l'être après cet investissement colossal

Les augmentations des trafics de marchandises sont constatées tant en France qu'en Italie sur les axes Nord/Sud, avec des niveaux plus de dix fois supérieurs à ceux de l'axe Lyon-Turin. L'engagement de budgets pour le Lyon-Turin interdira pour de longues années les investissements pour ces axes prioritaires.

Une absence totale de prise en compte des nouvelles technologies pour répondre aux besoins de souplesse et de fluidité des transports.

Comme le rappelle Philippe ESSIG, ce projet, vieux de plus de vingt ans, ne prend pas en compte les nouvelles technologies découvertes, mises en service aujourd'hui par d'autres pays (*Allemagne, Japon*) comme la motorisation répartie pour s'affranchir des contraintes de pentes, ou les pilotages à distance de wagons de fret automoteurs permettant des assemblages souples et rapides...

C'est dans ces secteurs que les investissements doivent être lancés en priorité, et sur les autoroutes maritimes également financées par l'Europe.

La faiblesse des transports collectifs de proximité fait partie des priorités à traiter, la situation environnementale continue de se dégrader par l'augmentation vertigineuse des voitures dans les Alpes.

Refuser de ratifier l'accord du 30 janvier 2012 c'est, sans renoncer à l'avenir :

- permettre d'orienter en urgence les budgets vers les priorités des axes Nord/Sud et Méditerranéen,
- préserver les deniers publics et ne pas alourdir la dette publique en l'absence d'intérêt général,
- permettre l'émergence des nouvelles technologies dans le fret ferroviaire,
- permettre le lancement des travaux nécessaires sur les lignes existantes, doubléments, couvertures... avec de réels emplois et amélioration des transports collectifs à la clé,
- permettre la relance de l'activité de construction navale pour l'autoroute de la mer,
- préserver 1.500 Ha de terres agricoles et les ressources hydrologiques des Alpes,
- ne pas hypothéquer l'avenir.

Dans le même temps il faut exiger les mesures concrètes pour le report dès 2013 du trafic transfrontalier Alpin sur les infrastructures existantes en tenant compte des nombreuses propositions qui existent.

Président de la FDSEA des Savoie
Bernard MOGENET

Pour le Président JA 73

Le Responsable du dossier
Raphaël NANTOIS

Président de la Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc

Patrice JACQUIN

Chambre d'Agriculture Savoie

Maison de l'agriculture

40 rue du Tiroillet - 73190 Saint-Baldoph

Tél. 04 79 33 17 36 - Fax 04 79 40 49 10

Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc

Maison de l'agriculture

52 avenue des Iles - 74994 Annecy Cédex 09

Tél. 04 50 68 18 86 - Fax 04 50 67 26 01

N° SIRET 474 01 537 0103 - N° TVA Intracommunautaire FR094 831 437

Toute l'actualité agricole des Savoie sur <http://www.les-savoie.com>