

Monsieur le Procureur de la République
de Chambéry
Tribunal de Grande Instance de Chambéry
Place du Palais-de-Justice
73018 Chambéry Cedex

Le 2014

Lettre recommandée avec Accusé de Réception.

Monsieur le Procureur de la République.

I) **Les risques liés à l'exposition des personnes aux émissions des moteurs diesel.**

Par communiqué de presse en date du 12 juin 2012, le Centre International de Recherche sur le Cancer qui fait partie de l'Organisation Mondiale de la Santé a confirmé que les émissions produites par les moteurs diesel doivent être considérées comme directement responsables d'un risque accru d'apparition de cancer du poumon chez les personnes qui y sont exposées. (pièce 1).

<http://lyonturin.eu/documents/docs/diesel%20cancer.pdf>

A l'issue d'une réunion d'une semaine regroupant des spécialistes internationaux, le Centre international de Recherche sur le Cancer (CIRC), qui fait partie de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), a aujourd'hui classé les gaz d'échappement des moteurs Diesel comme étant **cancérogènes pour l'homme (Groupe 1)**, sur la base d'indications suffisantes prouvant qu'une telle exposition est associée à un risque accru de cancer du poumon.

Le même organisme a classé les gaz d'échappement des moteurs diesel dans le groupe 1 à savoir :

Groupes d'évaluation – Définitions

Groupe 1 : *L'agent est cancérogène pour l'homme.*

Cette catégorie est utilisée lorsque l'on dispose d'*indications suffisantes de cancérogénicité* pour l'homme. Exceptionnellement, un agent peut être placé dans cette catégorie lorsque les indications de cancérogénicité pour l'homme sont moins que *suffisantes*, mais que l'on dispose d'*indications suffisantes* de sa cancérogénicité pour l'animal de laboratoire et de données probantes, chez l'homme exposé, selon lesquelles l'agent suit un mécanisme de cancérogénicité pertinent.

Le CIRC et la communauté scientifique mondiale ont donc établi un lien de causalité entre l'exposition aux gaz d'échappement des moteurs diesel et l'apparition de cancer du poumon dont les conséquences sont souvent mortelles.

II) **Circulation des Poids Lourds dans les vallées Alpines.**

L'ensemble des comptages routiers émanant des services des Conseils Généraux (pièce 2),

<http://lyonturin.eu/documents/docs/Bilan-traffic-routier-savoie%202012.pdf>

de l'Office Fédéral des Transports (Suisse) (pièce 3) et des sociétés d'exploitation des Tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc (pièces 4)

<http://lyonturin.eu/documents/docs/TrafficoMensile%20TMB%202012.pdf>

permet d'apprécier et de quantifier le nombre de camions circulant dans les Alpes françaises pour des transports transfrontaliers.

Les comptages font apparaître le nombre de Poids Lourds comme suit (Source OFT Alpinfo) :

http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2011_fr.pdf

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FREJUS	1 475 754	1 247 462	1 130 965	784 518	844 225	876 358	823 607	683 518	731 616	734 670	677 876
MONT-BLANC	78 682	274 327	353 107	584 838	606 176	589 904	588 438	518 258	571 535	605 955	580 978
TOTAL	1 554 436	1 521 789	1 484 072	1 369 356	1 450 401	1 466 262	1 412 045	1 201 776	1 303 151	1 340 625	1 258 854

<http://lyonturin.eu/documents/index.php?PHPSESSID=7ps76s0l8ha2p9lu3c6p1rcl45>

(document : *Trafic de marchandises à travers les Alpes (tous les transports 1)) selon les pays 2011)*

En 2013, le nombre de camions ayant circulé au Fréjus était de 662.995 selon SITAF, gestionnaire italien du tunnel, et de 549.175 au tunnel du Mont-Blanc selon l'ATMB. Ces chiffres en baisse devraient permettre, par l'utilisation de la voie ferrée existante de diminuer encore plus la part du mode routier dans les transports franco-italiens.

Si l'on note une diminution du nombre de poids lourds sur l'ensemble de la période, presque trois cent mille camions de moins, le trafic reste cependant important et expose par voie de conséquence les personnes aux risques de cancers tels que définis par le CIRC.

III) La France a une obligation d'utilisation de la ligne ferroviaire existante.

La France a signé le 29 janvier 2001 (Pièce 5) un accord franco-italien tablant sur la saturation du réseau existant dès le premier article :

Article 1er.

Objet

Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service **devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.**

Cette notion de saturation a été utilisée pour promouvoir une nouvelle infrastructure et confirmée devant l'Assemblée Nationale le 13 février 2002 (Pièce 6) :

d'accidents dans les tunnels – et une politique de qualité du service du fret ferroviaire de nature à modifier les comportements.

Cela dit, la levée de la saturation de la ligne ferroviaire constitue un préalable indispensable. À condition, évidemment, que la SNCF ne se mette pas trop souvent en grève...

Les études faites ont toutes tablé sur la saturation des infrastructures existantes :

Les extraits de la Convention qui s'est déroulée le 28 mai 1993 à Eurexpo en atteste (Pièce 7) :

Source dossier enquête publique « Accès français du Lyon Turin » (Pièce C)

Deuxième explication, une quasi saturation des liaisons transalpines. Les études récentes montrent qu'en 2010 les franchissements alpins actuels seront tous saturés.

Pièce C, p. 225

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice Legrand considérait que la saturation des infrastructures actuelles tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Dans les Alpes du nord, trois possibilités ont été recensées :

- doublement du tunnel routier du mont Blanc
- doublement du tunnel routier du Fréjus
- liaison ferroviaire Lyon-Turin avec franchissement alpin mixte voyageurs, fret et éventuellement autoroute ferroviaire

Si les ministres des transports français et italien réunis le 25 janvier 1993 ont décidé d'étudier, dans les Alpes du sud, la création de deux nouvelles liaisons routières, l'une entre Nice et Coni, l'autre entre le val de Durance et le val de Suse, dans les Alpes du nord, ils ont considéré que la priorité devait être donnée au transport de marchandises par fer et que l'hypothèse d'un doublement du tunnel du Fréjus ou du mont Blanc devait être abandonnée.

Pièce C, p. 252 et 253

A cette moindre pénalisation de l'environnement, proportionnelle au trafic, s'ajoute une moindre consommation d'espace réservé aux emprises des infrastructures dès lors que le report du trafic routier sur LGV éviterait la saturation du réseau, donc la construction de nouvelles autoroutes et le doublement des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

III - LES CHOIX EFFECTUES A L'EGARD DES SOLUTIONS ET MODES ALTERNATIFS

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice LEGRAND considérait que la saturation des infrastructures actuelles des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Sur la base des conclusions de ce rapport, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont décidé, au cours de leur réunion du 25 janvier 1993 que pour les Alpes du Nord, la priorité devait être donnée au transport des marchandises par fer et considéré, en conséquence, que le doublement d'un des deux tunnels routiers existants ou la création d'un nouveau franchissement routier n'était pas nécessaire.

Des études de Lyon Turin Ferroviaire prévoient également cette saturation, elles ont été publiées par la Cour des Comptes (Pièce 8) dans un référé du 1^{er} août 2012 (page 5/8) :

Or les études de trafic de la société Lyon-Turin ferroviaire ne prévoient une saturation de la ligne historique qu'à l'horizon 2035 sur la base d'une capacité maximale de 15 millions de tonnes.

Cette déclaration qualifie a minima la capacité de la ligne ferroviaire existante à 15 millions de tonnes.

Enfin cette notion de saturation est relayée en 2003 (Pièce 9) par l'association Lobbyiste « Comité pour la Transalpine » subventionnée par le Conseil Régional :

Une saturation des infrastructures existantes en 2015

Les dernières études sur l'évolution des trafics réalisées par la société Lyon Turin Ferroviaire (LTF) montrent que les infrastructures existantes seront saturées en 2015.

Il convient donc d'engager la réalisation de la transalpine Lyon - Turin dès 2007, pour rester dans les délais fixés par les États français et italien lors du Sommet de Turin en janvier 2001.

Le doute n'est donc pas possible sur le besoin d'utilisation de l'existant et sur l'obligation de mettre en œuvre les moyens pour atteindre si ce n'est la saturation à tout le moins une utilisation immédiate de la capacité disponible.

IV) Une Ligne Ferroviaire de Lyon à Turin sous-utilisée.

Il existe une ligne ferroviaire traversant les Alpes qui a fait l'objet de nombreux travaux permettant notamment de transporter des gabarits plus importants (GB1).

La déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Fréjus Mont Cenis signé par Jean Pierre Duport Président de Réseau Ferré de France le 17 décembre 2004 (Pièce 10) permet de mesurer les enjeux de la modernisation de la voie existante :

2. Objectifs d'intérêt général

L'opération s'inscrit dans le cadre d'une politique de rééquilibrage modal de l'acheminement du Fret en faveur du rail et d'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et répond à plusieurs objectifs :

- mettre en service une desserte cadencée des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine,
- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant,
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie,
- équiper le tunnel ferroviaire du Fréjus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière, ou au moins compenser l'évolution du trafic futur,
- améliorer la sécurité des circulations ferroviaires empruntant le tunnel du Fréjus,
- favoriser le report d'une partie du trafic routier sur le rail et ainsi améliorer la sécurité des transports de marchandises.

Ce chantier principal s'accompagne de travaux annexes qui consistent à mettre au gabarit GB1 les ouvrages d'art situés entre Aiton et Modane qui ne dégagent pas ce gabarit, soit 14 tunnels. Les travaux consistent en de légères reprises de maçonnerie.

Il n'y a donc aucun doute sur le fait que ces travaux doivent permettre le report du trafic routier vers la ligne ferrée existante.

Les travaux réalisés sur cette ligne ferroviaire se sont terminés en 2011 (Pièce 11).

Comme on le lit dans le journal Dauphiné Libéré du 16 septembre 2011, des messages d'espoir pour le transport des marchandises par le rail en remplacement de la route ont été délivrés par le représentant de RFF et le Préfet.

Les personnes exposées aux émissions des moteurs diesel des camions transfrontaliers ne pouvaient qu'espérer une diminution de leur exposition par l'utilisation massive de cette ligne ferroviaire.

Cette ligne a transporté selon l'Office Fédéral Suisse des Transports, 9,8 millions de tonnes de marchandises en 1983 et 3,4 millions de tonnes en 2011 (Pièce 12).

<http://lyonturin.eu/documents/index.php?PHPSESSID=7ps76s0l8ha2p9lu3c6p1rcl45>

(document : *Trafic de marchandises à travers les Alpes (tous les transports 1) selon les pays 2011*)

La capacité de la ligne ferroviaire ne saurait donc être inférieure à 9,8 millions de tonnes.

Toutefois, il apparaît selon les déclarations de RFF et de Lyon Turin Ferroviaire SAS que la capacité effective est de l'ordre de vingt millions de tonnes.

Un rapport commandé par la Communauté Européenne et rédigé par ECORYS COWI (pièce 6 page 109) indique (Pièce 13) :

Conclusion

Nous sommes donc d'avis que la capacité maximale de la ligne se situe entre 17,00 MT (Note RFF - LTF du 20/01/2003) et 18,59 MT (Etude de PWC de 2004) et que les estimations des opposants sont dès lors surestimées.

Un document émanant de l'Observatoire de la liaison ferroviaire Lyon Turin (page 50) indique (Pièce 14) :

Section Modane - Bussoleno ^{14/15}			
N° trains de marchandises/jour	Tonnes/jour	Tonnes/an sur 260 jours de pointe équivalent/an	Tonnes/an sur 350 jours de pointe/ an
150	76.500	19.890.000	26.775.000
180	91.800	23.868.000	32.130.000

Dans un droit de réponse au journal le Monde Diplomatique daté du mois de juin 2007, le Président Directeur Général de la société Lyon Turin Ferroviaire (pièce 15) indique :

L'article indique une capacité de la ligne historique en haute vallée de Suse de « vingt à trente millions de tonnes par an » : elle est plus précisément de l'ordre de vingt-deux millions. Cependant, cette ligne historique dans sa totalité, entre Lyon et Turin, n'est pas en mesure d'écouler ce niveau de trafic, en raison des nombreuses limitations qui existent sur d'autres tronçons. C'est ainsi qu'entre Lyon et Chambéry la capacité de la ligne est limitée à environ quatorze millions de tonnes (...)

Lors du débat parlementaire du 13 février 2002 (Pièce 6), le Ministre des transports, Monsieur Jean Claude Gayssot a indiqué qu'après les travaux l'autoroute ferroviaire Alpine devrait transporter trois cent mille camions, elle en transporte en 2012 selon le directeur de cette société, « près de vingt sept mille ».

D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogation des premiers wagons Modalohr débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.

<http://lyonturin.eu/documents/docs/debat%20assembl%C3%A9e%20lyon%20turin%2020020213.pdf>

Lors du même débat parlementaire, Mme Bernadette ISAAC SIBILLE rapporteure du projet de Loi annonçait que la modernisation de la voie permettrait de transporter 20 millions de tonnes de marchandises.

La ligne actuelle Lyon-Turin a une capacité maximale de transport de 10 millions de tonnes de marchandises et elle est d'ores et déjà saturée. Des travaux de modernisation de cette ligne actuelle, décidés dans l'attente de la nouvelle ligne lors du dernier sommet franco-italien en janvier dernier à Turin, prévoient notamment la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire entre l'entrée de la Maurienne et Turin. Ce service comportera vingt ou trente navettes quotidiennes, ce qui permettra d'augmenter la capacité annuelle à 20 millions de tonnes de marchandises. La nouvelle ligne Lyon-Turin, qui offrira

<http://lyonturin.eu/documents/docs/debat%20assembl%C3%A9e%20lyon%20turin%2020020213.pdf>

Il apparaît dans ces conditions que la ligne ferroviaire existante dispose d'une capacité inutilisée d'au moins 14 millions de tonnes.

Dans une communication datée du premier trimestre 2012 de Chambéry Métropole, Monsieur Louis Besson, Président, confirmait lui aussi la sous-utilisation de la ligne existante au regard de la situation de 2000 (Pièce 16) :

1 La "mixité" de Dullin/L'Epine ajouterait du trafic fret dans l'agglomération de Chambéry.

Oui mais dans quelle proportion ?

Il y a 12 ans on comptait en moyenne 91 trains quotidiens de marchandises à Chambéry. Aujourd'hui on en compte 34... Ce qui est recherché par la mixité Dullin/L'Epine c'est de pouvoir prolonger l'auto-route ferroviaire alpine jusqu'à la région lyonnaise. L'auto-route ferroviaire ce sont aujourd'hui 4 navettes

Il existe donc objectivement une infrastructure depuis 2011 permettant de diminuer de façon significative l'exposition des personnes aux émissions des moteurs diesel des camions, par le transport des marchandises au moyen de la ligne ferroviaire existante qui est électrifiée.

Les performances de cette ligne sont aujourd'hui indéniables grâce au document RFC6 (Rail Freight Corridor 6) qui reprend l'ensemble des performances tronçons par tronçons. On retrouve à la page 23/280 la description du tronçon LYON-MODANE et le tonnage indiqué dans la colonne « axe load » est de 22,5 millions de tonnes. (Pièce 17)

Ce document signé par huit gestionnaires d'infrastructures parmi lesquels on retrouve RFF et RFI (Rete Ferroviaria Italiana) démontre sans doute possible que la ligne ferrée existante est en mesure d'absorber la quasi-totalité du tonnage circulant aux passages franco-italiens du Fréjus, du Mont-Blanc et du Mont Cenis (ferroviaire) soit 22,4 millions de tonnes en 2012 selon Alpinfo (Pièce 3).

L'absence d'utilisation de cette infrastructure de transport ferroviaire surexpose les personnes à des risques de cancers dont l'origine se trouve dans la circulation de poids lourds dans les vallées alpines alors qu'un moyen de transport non polluant, existe et n'est pas utilisé à plein.

A tout le moins, il n'est pas contestable que la ligne ferrée existante est en mesure de transporter un tonnage au moins égal à celui qui est transporté sur la ligne ferrée Suisse dite du Gothard.

L'Office Fédéral des Transports Suisse et Alpinfo confirme qu'il a été transporté sur cette ligne Suisse 16,8 millions de tonnes de marchandises en 2000 (Pièce 3) :

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail de Ventimiglia à Vienne		2000										2005										2011										2012									
		Route		Route+		Rail		Total	WACC	TCNA	AR	Route		Route+		Rail		Total	WACC	TCNA	AR	Route		Route+		Rail		Total	WACC	TCNA	AR	Route		Route+		Rail		Total	WACC	TCNA	AR
PLM	t(mio)	PLM	t(mio)	Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	PLM	t(mio)	PLM	t(mio)	Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	PLM	t(mio)	PLM	t(mio)	Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	PLM	t(mio)	PLM	t(mio)	Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)						
France																																									
Ventimiglia		1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0		1375	18.4	18.9	0.5	0.5	0.0				1344	17.9	18.1	0.1	0.1	0.0			1282	17.1	17.4	0.4	0.4	0.0										
Montgenèvre									65	0.7	0.7							48	0.5	0.5						48	0.5	0.5													
Mont-Cenis				8.6	8.6	5.0	3.6				5.5	3.0	2.2	0.3							3.4	3.4	2.2	0.7	0.5			3.4	3.4	2.2	0.7	0.5									
Fréjus		1527	25.2	25.2					785	11.8	11.8							735	11.0	11.0						678	10.2	10.2													
Mont-Blanc				0.0					585	8.6	8.6							606	9.2	9.2						581	8.8	8.8													
Suisse																																									
Grand-St-Bernard		52	0.4	0.4					56	0.6	0.6							58	0.7	0.7						55	0.6	0.6													
Simplon		27	0.1	3.8	3.7	3.6	0.1		73	0.8	8.8	8.0	3.0	3.6	1.4			80	0.9	12.2	11.3	2.9	6.8	1.6		85	1.0	10.8	9.8	2.6	5.8	1.4									
Gothard		1187	7.6	24.4	16.8	6.9	8.9	1.0	925	9.9	25.5	15.6	5.4	9.7	0.4			927	10.6	25.0	14.4	5.0	9.2	0.2		886	10.0	23.9	13.9	4.3	9.4	0.2									
San Bernardino		138	0.8	0.8					150	1.5	1.5							194	2.2	2.2						182	2.0	2.0													

Pour votre parfaite information, je vous précise que la ligne du Gothard a été inaugurée en 1874, (Pièces 18) que ses pentes imposent de tracter les convois de marchandises avec deux motrices de tractions et que pour assurer la sécurité, il est ajouté en fin de convoi une motrice de pousse (Pièce 19 video). Ces conditions sont en tout point identiques à celles de la ligne ferrée existante passant par Modane pour aller en Italie. Enfin le tunnel du Gothard est un tunnel à un tube avec deux voies ferrées comme le tunnel dit du Mont Cenis entre Modane et Bardonnechia.

Pour terminer, les entrées et sorties du tunnel Suisse se situent à 1.150 mètres et 1.133 mètres

d'altitude. Les trains y circulent même sous la neige comme le montrent nombre de vidéos disponibles sur Internet et dont je vous joins un exemplaire (Pièces 18).

De nombreuses associations ont demandé depuis plus d'un an maintenant l'utilisation immédiate de la ligne ferroviaire existante et l'interdiction de circulation pour les poids lourds à vide dans les Alpes sans qu'ait été annoncée par les pouvoirs publics une quelconque mesure permettant une utilisation massive et significative de l'infrastructure ferroviaire existante.

La modernisation et l'amélioration de la ligne ferroviaire existante ne fait aucun doute notamment du fait des écrits de Réseau Ferré de France (Pièce 10). Cela résulte également des travaux effectués sur la ligne ferroviaire existante et notamment les remplacements de ponts rail (Pièces 24 vidéos) ou la pose d'écrans acoustiques (Pièce 25 vidéo). Les déclarations de Dominique Bussereau en qualité de Ministre des transports constituent une preuve supplémentaire de l'efficacité de la ligne ferroviaire existante (Pièce 26)

V) Les actions entreprises depuis le 30 janvier 2012.

L'accord franco-italien du 30 janvier 2012 indique à l'annexe 3 (Pièce 20):

Dans l'année suivant la date de signature du présent Accord et après avis des sociétés concessionnaires et des transporteurs, les commissions intergouvernementales franco-italiennes respectivement compétentes pour le contrôle du tunnel routier du Mont Blanc et celui du tunnel routier du Fréjus, seront invitées à orienter le trafic des poids lourds vers les classes Euro les moins polluantes, en modulant les péages en fonction de ces classes dans le respect du droit en vigueur dans les deux Etats, en particulier s'agissant du régime des concessions routières. Les transports de marchandises dangereuses feront également l'objet de modulations tarifaires adaptées.

En tenant compte de la disponibilité des services de transport ferroviaire alternatif, notamment de ferroutage, des restrictions, voire, si les conditions le permettent, des interdictions du trafic de certains poids lourds pourront également être envisagées aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Elles pourront concerner :

- les poids lourds de classe Euro 1 voire Euro 2 ;
- les transports de marchandises dangereuses.

Fort de cette déclaration, il a été demandé au Premier Ministre, au Ministre de l'Environnement et au Ministre des Transports, au titre de l'accessibilité aux documents administratifs de transmettre copie des actes relatifs aux actions entreprises au cours des années 2012, 2013 pour tenir cet engagement.

Les expéditeurs de ce courrier recommandé n'ont reçu pour toute réponse par courrier du 31 mars 2014, que la copie d'un arrêté préfectoral de Haute Savoie N° 2012299-0004 du 25 octobre 2012, interdisant la circulation des Camions Euro 1 et Euro 2 au tunnel du Mont-Blanc à compter du 1^{er} novembre 2012.

Il n'est donc pas contestable que :

- rien n'a été entrepris pour reporter le trafic routier des camions Euro 1 et Euro 2 ainsi que les transports de marchandises dangereuses vers les « services de transport ferroviaire alternatifs, notamment le ferroutage... »
- l'interdiction des poids lourds Euro 1 et Euro 2 au tunnel Mont-Blanc, si elle est de nature à réduire l'exposition des riverains de la vallée de l'Arve, à l'inverse surexpose les populations de Chambéry jusqu'à Modane aux émissions des moteurs diesel les plus polluants, consécutive à l'absence de mesure visant à obliger ces véhicules à utiliser les

services ferroviaires comme prévu dans l'accord du 30 janvier 2012.

Enfin, vous apprécierez le souhait d'une reprise des trafics routiers formulée lors d'une conférence de presse par le Président du tunnel routier du Fréjus et rapportée par le Dauphiné Libéré et La Maurienne (Pièce 21) :

La SFTRF engage 27 millions d'euros d'investissements

Message concentré lundi soir pour le nouveau président de la SFTRF à l'adresse des salariés, élus et institutionnels. A Aiguebelle, François Drouin souhaitait à l'année nouvelle plus de succès qu'à la précédente. L'exercice 2013 représente en effet «le plus mauvais résultat depuis 15 ans pour la SFTRF, avec le passage de 662 995 poids lourds.» En baisse de 2 % sur un an, de 9,76 % par rapport à 2012, cette régression du trafic PL n'est que peu compensée par la hausse



Entouré des élus et parlementaires de la vallée, le président François Drouin a souhaité une remontée du trafic au tunnel du Fréjus en 2014.

En effet, ce souhait montre que les responsables ne prennent aucune mesure pour la réduction du trafic routier mais bien au contraire ils appellent à une augmentation de la fréquentation routière pour rééquilibrer les comptes d'exploitation au mépris de la santé publique.

Le Code Pénal dispose à l'article 121-3

« Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.

Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Il n'y a point de contravention en cas de force majeure. »

- Compte tenu de l'ancienneté de l'information publiée par le CIRC largement relayée par la presse et les médias en général, compte tenu des demandes répétées d'associations pour l'utilisation de la voie ferroviaire pour le transport des marchandises,
- Compte tenu des investissements effectués sur la ligne ferroviaire pour en augmenter ses capacités,
- Compte tenu des déclarations de RFF et LTF et des différents rapports sur la capacité effective de cette infrastructure,
- Compte tenu des déclarations du Ministre des transports devant la représentation nationale,
- Compte tenu de la forte capacité disponible,

- Compte tenu des engagements de la France en matière de réduction des transports routiers.

Il semble que l'absence de mesures concrètes visant à un transport des marchandises au moyen de l'infrastructure ferroviaire existante a pour conséquence directe le maintien d'un fort trafic routier de camions sur les itinéraires menant ou provenant des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc.

Le niveau de trafic poids lourds peut être considéré comme directement responsable de l'apparition de cancer du fait de la surexposition des personnes et notamment les riverains, à des émissions des moteurs diesel des dits poids lourds.

Les responsables de cette situation notamment du fait de leur inaction ou de leur abstention pourraient se trouver sous le coup des dispositions du Code Pénal.

C'est dans ces conditions que je vous prie, Monsieur le Procureur de la République d'instruire la présente plainte contre X, afin de déterminer les éventuelles responsabilités et leurs auteurs responsables de la surexposition des personnes aux risques de cancer dont les conséquences sont souvent mortelles.

L'abstention dans la prise de mesure visant à réduire le trafic routier des marchandises me semble pouvoir être qualifiée pénalement conformément à l'article 121-3 du Code Pénal puisqu'elle constitue une mise en danger de la vie d'autrui.

Les risques d'apparition de cancers du poumons consécutivement à l'exposition aux émissions des moteurs diesel ne pouvant être ignorés des auteurs, alors même que l'infrastructure ferroviaire permet de transporter largement les marchandises circulant sur la route.

Par ailleurs, vous apprécierez l'éventuel lien entre la situation décrite dans la présente plainte et la décision de Monsieur le Ministre des Transports, Frédéric Cuvillier (Pièce 22), de réduire à 2,40 % l'augmentation des péages dans les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc, décidée dans l'accord franco-italien du 30 janvier 2012, initialement prévue à 3,5 % en plus du taux de l'inflation (Pièce 20) :

A.1. Evolution tarifaire aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, liée au financement de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus

Dans le cadre du financement des travaux de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus, la déclaration conjointe du 24 février 2009 des ministres français et italien en charge des transports prévoit l'augmentation de 3,5% des péages pendant 5 années successives, à compter du 1er janvier 2010, en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux Etats. Les recettes excédentaires pourront être attribuées aux projets favorisant l'intermodalité, dans le respect des obligations communautaires et constitutionnelles de chaque Partie.

Annexe 3 - Accord du 30 janvier 2012

Considérant, cependant, que l'augmentation initialement prévue est de nature à pénaliser les usagers des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc dans le contexte économique actuel ;

Prenant acte des décisions des Commissions Intergouvernementales des tunnels du Fréjus et du Mont Blanc des 11 et 12 octobre 2012 approuvant un aménagement des augmentations tarifaires initialement prévues ;

Par la présente Déclaration :

Nous demandons aux Commissions Intergouvernementales des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc de procéder à une augmentation de 2,4 % des péages en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux pays à compter du 1er janvier 2013 et de renouveler cette augmentation pour 2014 puis 2015. Cette augmentation se substitue à l'augmentation initialement prévue de 3,5% en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux pays prévue en 2013 et en 2014 ;

Nous précisons que les réserves provenant des recettes des augmentations tarifaires pourront être attribuées aux projets favorisant l'intermodalité, la sécurité, et les mesures d'atténuation des effets sur l'environnement dans le respect de nos obligations communautaires et constitutionnelles.

Fait à Lyon, le 3 décembre 2012.

Le Ministre délégué
chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche

Frédéric CUVILLIER

Le Vice Ministre
des Infrastructures et
des Transports

Mario CIACCIA

Déclaration commune du 3 décembre 2012

Monsieur Frédéric Cuvillier a également pris la décision d'ouvrir à la circulation une galerie de secours en cours de percement au Fréjus alors que celle-ci a été présentée à l'enquête publique comme galerie exclusivement à l'usage des pompiers. Cette décision favorise la circulation routière (Pièce 22).

Pour votre complète information, je vous indique que les transports individuels des personnes en croissance permanente depuis dix ans, tant à Chambéry qu'à Annecy, semblent liés à l'abandon du doublement de la ligne ferroviaire entre Aix les Bains et Annecy alors qu'elle était inscrite au Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse daté du 14 mai 1991 (Pièce 23).

La ligne ferrée unique entre Saint André le Gaz et Chambéry semble également à l'origine de l'augmentation du nombre de véhicules qui arrivent quotidiennement à Chambéry en provenance de l'avant-pays savoyard.

Les émissions polluantes de ces véhicules (en majorité diesel) participent également à la surexposition des personnes aux risques d'apparition de cancers du poumon et d'autres affections respiratoires.

Vous apprécierez l'opportunité de toute autre qualification des faits que je vous rapporte et reste à votre disposition lors de l'enquête que vous ne manquerez pas de diligenter.

Vous remerciant pour l'attention que vous porterez à cette affaire de santé publique, je vous prie, Monsieur le Procureur de la République, d'instruire au plus vite ce dossier et recevoir mes respectueuses salutations.