

Monsieur le Président,

***Parce que nous avons su « regarder loin et regarder tôt » la France est aujourd'hui en phase avec les grands enjeux de développement. Va-t-elle demain renier sa parole et rater son rendez-vous avec l'Europe et ses propres territoires en sacrifiant le maillon manquant du Lyon -Turin ?***

Anciens parlementaires et responsables d'exécutifs des principales collectivités territoriales de la région Rhône-Alpes et du Sud de la France nous nous sommes, toutes et tous, résolument engagés depuis les années 1980, en faveur de la liaison ferroviaire Lyon Turin et de ses accès français.

Par-delà nos appartenances politiques respectives, nous avons toujours voulu mettre au cœur du projet sa dimension européenne comme lien majeur entre l'EUROPE de l'Est et du Sud en reliant Kiev à Lisbonne, péninsules italienne et ibérique tout en donnant une place centrale à la France. Compte tenu de nos responsabilités électorales respectives et au-delà des considérations géostratégiques, nous avons toujours voulu mettre au cœur de ce projet ses ambitions écologiques, énergétiques et climatiques qui s'imposent aujourd'hui au premier rang des enjeux de mobilité avec un nécessaire report modal sur le rail des marchandises aujourd'hui acheminées par 3 millions de poids lourds à travers les ALPES.

Nous sommes donc parvenus à dépasser toutes les vicissitudes politiciennes entourant tous les «grands projets» soutenus aux origines par ceux-là même qui, aujourd'hui, cèdent à l'air du temps décroissant et nous avons réussi à surmonter toutes les difficultés : traditionnel scepticisme des services de l'Etat, divergences entre territoires, complexité du montage financier international, clarté des procédures anti mafia, jusqu'à l'adoption de la Déclaration d'Utilité Publique par décret en Conseil d'Etat du 23 août 2013 ... Voilà donc maintenant deux décennies que le LYON-TURIN est lancé et près de 10 ans que les travaux de creusement du tunnel ont été engagés. La nouvelle traversée ferroviaire des Alpes entre l'Italie et la France est désormais irréversible. Elle exigera, donc une connexion efficace au réseau ferré français dès la livraison du tunnel international.

Par expérience, nous n'ignorons rien de l'extrême difficulté, maintes fois vérifiée en France, à se prêter à un exercice de programmation d'infrastructures, qui, contrairement à l'Italie, est plus que d'autres exposé à de multiples aléas budgétaires, conjoncturels et politiques (cf. La faillite de la concession Perpignan- Figueras en dépit du percement du tunnel transfrontalier par l'Espagne). Mais nous avons été sérieusement interpellés par la remise en cause de l'économie globale du projet par Madame la Première Ministre pressée de rendre un premier arbitrage sur les préconisations du rapport du Comité d'Orientations des Infrastructures.

En effet le scénario médian (dit de planification écologique), retenu par le gouvernement, ne prévoit le lancement des études d'avant-projet définitif (APD) qu'après 2028, soit... au-delà du délai de péremption de la Déclaration d'Utilité Publique de 2013. En repoussant la livraison des voies d'accès françaises à 2045 et en donnant la priorité à la ligne historique Dijon - Modane, **la Première ministre prend donc le risque d'un tunnel sans trains et condamne un report modal massif de la route vers le rail des voyageurs et des marchandises** en privilégiant les liaisons Nord-Sud depuis Paris au détriment des relations Est-Ouest de l'arc méditerranéen.

.../...

Notre propos n'est toutefois ni désespéré ni vindicatif, mais vise à mettre chacun devant ses responsabilités alors même que nous nous félicitons de l'annonce toute récente de votre Gouvernement de consacrer 100 milliards d'euros aux investissements ferroviaires d'ici 2040. Mais le diable se cache souvent dans les détails et, la volonté de moderniser notre réseau ferroviaire, aussi louable soit-elle, serait vouée à l'impuissance si rien n'était entrepris sur ce projet ferroviaire très abouti pour obtenir le renouvellement de la DUP d'ici 2028. **L'heure n'est plus aux tergiversations car l'expiration de la DUP supprimerait toute base légale au projet** et obligerait à rouvrir une nouvelle enquête publique dans un contexte politiquement complexe. Elle aurait aussi pour effet immédiat de libérer les autorisations à construire sur les emprises foncières concernées et condamnerait tout projet ferroviaire futur dans un secteur soumis à une forte pression foncière.

**La liaison Lyon Turin engage la crédibilité de la France vis-à-vis d'un projet européen d'infrastructure alpine**, dont les Suisses ont déjà démontré la pertinence, et pour lequel la Commission Européenne et l'Italie se sont engagés à des niveaux de financement exceptionnels. La France doit maintenant respecter sa parole car comment envisager l'hypothèse d'un report sine-die quand elle est d'ores et déjà assurée d'une contribution financière de l'UNION EUROPEENNE au taux de 50% sans oublier l'accord franco-italien de 2012 dans lequel l'Italie a consenti à augmenter sa participation initiale au coût du tunnel international pour alléger d'autant le poids du coût de son accès depuis LYON.

Si l'on y rajoute l'apport des collectivités territoriales soucieuses de mettre à niveau les réseaux ferroviaires pour les transports du quotidien, tout semble démontrer que sont réunies pour l'Etat, les conditions garantissant la menée à bonnes fins de ses engagements pour le tunnel international et de ses accès depuis Lyon jusqu'aux Alpes.

Bref, tout ceci nécessite que, d'ici à 2028, le Gouvernement puisse se prévaloir auprès du Conseil d'Etat qu'il est passé de l'Avant-Projet Sommaire (APS) à l'Avant-Projet Détaillé (APD) et qu'il a entrepris les acquisitions foncières entre Lyon et les Alpes. Cela représente un coût d'environ 150 millions d'euros, dont l'Europe est prête à financer la moitié. Resterait donc à trouver 75 millions entre l'Etat et les collectivités locales qui ont toujours été au rendez-vous.

Anciens élus des territoires carrefours du grand Sud-Est, nous considérons que ce projet de liaison structurante européenne avec ses accès français et les développements des trains du quotidien, était précurseur des préoccupations écologiques, énergétiques et climatiques qui s'imposent au premier rang des enjeux de mobilité.

En effet, il agrège à lui seul les enjeux de décarbonation des transports, de qualité de l'air et de l'environnement dans les vallées alpines saturées de trafic poids lourds ainsi que l'indispensable modernisation de l'étoile ferroviaire de l'Est lyonnais. Par le transfert des marchandises de la route vers le rail depuis l'Espagne dans les couloirs rhodanien et languedocien, il est le complément indispensable au projet de liaison fluviale depuis le port de Marseille jusqu'à Lyon. En connectant les bassins d'activités majeurs en Europe, du Piémont et de la Lombardie à la Catalogne en passant par les métropoles de Lyon, Marseille et Montpellier, il ouvrira au rail un puissant " hinterland" de captation de trafics aujourd'hui monopolisés par la route ou l'avion.

.../...

Chacun doit avoir conscience aujourd'hui que ces infrastructures et leurs impacts sont d'égale importance pour la France et les 20 millions d'habitants de nos 3 régions transfrontalières "du Sud que le "Grand Paris" en construction. Elles sont primordiales pour les territoires alpins de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie, mais aussi pour les autres départements jusqu'à la frontière espagnole. Ne pas mettre en œuvre la DUP serait une faute envers les générations futures.

Compte tenu des enjeux internationaux, politiques, économiques et environnementaux spécifiques au Lyon – Turin et afin de ne pas insulter l'avenir, nous avons la faiblesse de considérer que c'est à vous, Monsieur le Président de la République, de lever toutes les hypothèques et que c'est à vous qu'il reviendrait la responsabilité d'en faire la déclaration officielle à l'occasion d'un déplacement que vous pourriez utilement effectuer dans les ALPES.

Nous vous remercions de l'attention que vous avez bien voulu porter à l'intervention d'anciens élus et nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'expression de notre haute considération.

- Bernadette Laclais** Ancienne Députée de Savoie - VP en charge Transports région Rhône-Alpes - Maire de Chambéry
- Jean Louis Gagnaire** Ancien Député et Conseiller général de la Loire - VP en charge du développement économique de la région Rhône-Alpes
- Anne-Marie Comparini** Ancienne Présidente région Rhône-Alpes - Députée du Rhône
- Damien Alary** Ancien Président région Languedoc-Roussillon - Député et Président du Conseil général du Gard - Maire de Pompignan
- Geneviève Fioraso** Ancienne Ministre - Députée de l'Isère - 1ère VP Métro de Grenoble - Maire adjoint de Grenoble
- Jean Jack Queyranne** Ancien Ministre - Président région Rhône-Alpes - Député du Rhône - Maire de Bron
- Jean-Claude Gayssot** Ancien Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement - Député - VP de la Région Languedoc-Roussillon
- Louis Besson** Ancien Ministre des Transports - Président de la commission intergouvernementale franco-italienne - Député et Conseiller général de Savoie - Maire de Chambéry
- Anne-Yvonne Le Dain** Ancienne députée de l'Hérault - VP en charge de la Recherche de la Région Languedoc-Roussillon
- Bernard Soulage** Ancien Député européen - VP en charge Transports Rhône-Alpes
- Christian Monteil** Ancien Président du Conseil général de Haute-Savoie - Maire de Seyssel
- Christiane Demontes** Ancienne VP Sénat et Sénatrice du Rhône - VP région Rhône-Alpes - Maire de Saint-Fons
- David Kimelfeld** Conseiller Métropole de Lyon - Ancien Président Métropole de Lyon
- Eliane Giraud** Ancienne Sénatrice de l'Isère - VP en charge Transports Rhône-Alpes - Présidente du Parc de Chartreuse
- Georges Kepenekian** Ancien Maire de Lyon
- Gérard Lindeperg** Ancien député de la Loire - Conseiller régional Rhône-Alpes

**Jean Besson** Ancien Sénateur de la Drôme - VP en charge International région Rhône-Alpes

**Jean Louis Touraine** Ancien Député du Rhône - 1er adjoint de Lyon - Conseiller général du Rhône

**Jean Luc Da Passano** Conseiller Métropole de Lyon - Ancien Maire d'Irigny - VP en charge des mobilités & grandes infrastructures de la Métropole de Lyon - VP du Conseil départemental du Rhône

**Jean Paul Bret** Ancien Député du Rhône - Maire de Villeurbanne -VP Grand Lyon

**Jean Paul Giraud** Ancien VP Conseil général de l'Isère - Adjoint au Maire de Grenoble - Conseiller régional Rhône-Alpes

**Jean-Luc Rigaut** Ancien Maire d'Annecy - et -Président agglo Grand Annecy - Conseiller général Haute-Savoie

**Jean-Michel Mis** Ancien Député de la Loire - Adjoint au Maire Roche-la-Molière

**Joëlle Huillier** Ancienne Députée de l'Isère

**Marc Baietto** Ancien VP Métro de Grenoble - Conseiller général de l'Isère - Maire Eybens

**Martine Roure** Ancienne VP du Parlement européen

**Maurice Vincent** Ancien Sénateur de la Loire - Maire de Saint-Etienne - Président Saint-Etienne Métropole - Conseiller régional Rhône-Alpes

**Michel Teston** Ancien Sénateur & Président du Conseil général de l'Ardèche - rapporteur de la réforme ferroviaire (loi n°2014-872 du 4 août 2014)

**Michel Bouvard** Ancien Député et Sénateur de Savoie - VP du Conseil général de Savoie

**Michel Destot** Ancien Député de l'Isère - Maire de Grenoble - VP Métro de Grenoble - Conseiller général Isère

**Michel Le Faou** Conseiller Métropole de Lyon - Ancien Maire adjoint Lyon - VP en charge urbanisme & renouvellement urbain Métropole de Lyon

**Michel Thiollière** Ancien Sénateur de la Loire - Maire de Saint-Etienne - VP région Rhône-Alpes - Président St-Etienne Métropole

**Michèle Lindeperg** Ancienne députée européenne

**Robert Borrel** Ancien Député de la Haute Savoie - Conseiller région Rhône-Alpes - Maire d'Annemasse

**Rodolphe Pesce** Ancien Député et Président du conseil général de la Drôme - Maire de Valence

**Thierry Cornillet** Ancien Député européen et de la Drôme - VP en charge du Développement économique et International région Rhône-Alpes - Maire de Montélimar

**Yves Blein** Ancien Député du Rhône - Maire de Feyzin