ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Paul Molac
Député du Morbihan
26 Place de la Mairie
56800 Ploërmel
02 97 70 61 72
pmolac@assemblee-nationale.fr

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

Ploërmel, le 18 septembre 2013

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 a 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-trafic-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
http://lyonturin.eu/documents/docs/SITAF%20FREJUS%202012%20Dati%20di%20Traffico.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)***

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) 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 gabarit plus importants (GB1).

Les travaux réalisés sur cette ligne ferroviaire se sont terminés en 2011 (pièce 5).

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 Transport, 9,8 millions de tonnes de marchandises en 1983 et 3,4 millions de tonnes en 2011.
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 :

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 (pièce 7 page 50) indique :

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 8) 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, 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 ».
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.
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.

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.

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.

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.

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 nous vous prions, Monsieur le Procureur de la République d'instruire la présente plainte contre X, afin de déterminer les éventuelles responsabilités et leurs auteurs dans une surexposition des personnes aux risques de cancer dont les conséquences sont souvent mortelles.

Nous le faisons, pour ceux d'entre nous qui sont élus, au titre de l'article 40 du code de procédure

pénale.

L'abstention dans la prise de mesure visant à réduire le trafic routier des marchandises alors que l'infrastructure ferroviaire le permet et que la révélation du lien direct entre l'exposition aux émissions des moteurs diesel et la mise en danger de la vie d'autrui ne peut être ignorée des auteurs nous semble pouvoir être qualifiée pénalement conformément à l'article 121-3 du Code Pénal.

Par ailleurs, vous apprécierez l'éventuel lien entre la situation décrite dans la présente plainte et la décision de l'autorité de la concurrence en date du 18 décembre 2012 (pièce 9) qui condamne la SNCF pour avoir sur-réservé des sillons et wagons de transport de marchandises interdisant par cette manœuvre à des concurrents de transporter par le rail des marchandises qui ont probablement circulé sur la route.

Vous apprécierez l'opportunité de toute autre qualification des faits que nous vous rapportons et restons 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, nous vous prions, Monsieur le Procureur de la République, d'instruire au plus vite ce dossier et recevoir nos respectueuses salutations.

Monsieur Paul Molac
Député du Morbihan