

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 pour le dossier Lyon Turin.

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.

Des trafics bien inférieurs à toutes les prévisions établies depuis 20 ans et encore aujourd'hui.

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, aux passages Nord Alpins, ils sont en diminution depuis 1998, tous modes confondus. Ils sont aujourd'hui inférieurs à ceux de 1988.

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

La croissance des trafics annoncées (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 c'est 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% et 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'euro 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 de la ligne existante est de 3,4 millions de tonnes (2011), on peut donc y reporter dès maintenant les marchandises transportées par près d'un million de camions (14,5 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.

Monsieur Louis BESSON reconnaît lui-même dans le magazine « infrastructures et Mobilité » que : *« ...des études sur les capacités contributives seront livrées au printemps prochain dans le cadre d'approfondissements, à la demande des gouvernements, sur le montage juridique et financier. »* et *« Quant à la part de financement apportée par les futurs péages payés par les entreprises ferroviaires utilisatrices, elle est en cours d'évaluation. »*

La Cour des Comptes a confirmé que le coût de l'infrastructure était évalué à plus de 26 Milliards d'euro 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, pourtant le coût du tunnel du Gothard en Suisse se révèle supérieur et le tunnel sous la Manche 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 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,
- permettre l'émergence des nouvelles technologies dans le fret ferroviaire,
- permettre le lancement des travaux nécessaires sur les lignes existantes, doublements, 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.**

*Pour la Confédération Paysanne de Savoie
Denis NOVEL et Thierry BONNAMOUR, co-porte-paroles*

