

Lors du rassemblement contre le projet Lyon-Turin, le maire de Villarodin Bourget a pu rappeler que l'opposition française s'exprime depuis 20 ans les rapports de la haute-administration.



Il a également rappelé les résultats négatifs de l'analyse socio-économique établi par Lyon-Turin Ferroviaire dans son dossier d'enquête publique sur le tunnel de base avec une perte actualisée de 2,88 milliards d'euros.

http://lyonturin.eu/documents/docs/dup%20lft/Dossier%20DUP%202006/LTF_DUP_Chap%208%20Socio%20Eco.pdf

Bilan pour la collectivité

• Indicateurs globaux

L'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie. Le bénéfice actualisé est positif, de l'ordre de 1 000 M€, et le taux de rentabilité interne de l'opération pour la France est proche de 5 %. Le bénéfice actualisé par Euro public dépensé est de 0,39 soit supérieur à 0,30.

Le taux de rentabilité pour l'évaluation internationale de l'opération, qui s'élève à 3,59 %, est inférieur au taux de référence français de 4 %. Le bénéfice actualisé est négatif (-550M€). De ce fait le ratio bénéfice actualisé par euro public dépensé n'est pas significatif.

Bilan de l'opération (scénario de base)		
EN M€ 2006	BILAN FRANÇAIS	BILAN INTERNATIONAL
Subventions publiques : valeur réelle		
Bénéfice Actualisé (BA)	940 M€	-550 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,83 %	3,59 %
Bénéfice Actualisé par Euro Public dépensé (BAEP)	0,39	-
Avec coût d'opportunité des fonds publics		
Bénéfice Actualisé (BA)	270 M€	- 2880 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,05%	2,87%

"L'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie."

Il a notamment rappelé que : "Sans garantie de la France de fournir la contrepartie à l'Italie, les contribuables italiens ont raison de refuser de se faire plumer en payant plus."

Vous trouverez son discours complet ci-dessous:

Nous sommes un mouvement qui rassemble une opposition franco-italienne.

Nous combattons en France le projet Lyon-Turin avant tout parce que les voies ferrées qui existent, ont été rénovées modernisées, adaptées au gabarit européen entre la France et l'Italie pour un milliards d'euros. Dès aujourd'hui, on peut aller de Paris-Milan en 5h30 sans arrêt et en utilisant la voie à grande vitesse entre Turin et Milan.

Nous combattons le projet Lyon-Turin parce qu'avec le même nombre de trains que dans les années 80 la voie ferrée existante permet aujourd'hui de sortir de la route, un million de camions en finançant des navettes ferroviaires avec les péages et bénéfiques des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc. Ce sont immédiatement des emplois par centaines en France et en Italie en utilisant la voie ferrée existante qui est aujourd'hui déserte avec six fois moins de trains que dans les années 80.

Nous le proposons depuis plusieurs années et aucun gouvernement français n'a rien fait pour sortir les camions de la route, ni améliorer la qualité de l'air dans les vallées alpines. Au contraire, ils ont décidé de doubler le tunnel routier du Fréjus alors que la voie ferrée coûte 30% de moins aux transporteurs.

Il est dit ici en Italie que les français voudraient à tout prix lancer le chantier du tunnel et qu'ils souhaitent respecter les accords franco-italiens.

Respecter ces accords c'est interdire les travaux définitifs car le traité interdit de les lancer tant que le financement n'est pas disponible ... et il ne l'est pas, ni en France ni en Italie !

Respecter les accords c'est pour les italiens refuser de payer 57,9% du tunnel transfrontalier car la France ne respecte pas son engagement de construire en France la contrepartie à ce sur-paiement de l'Italie. Sans garantie de la France de fournir la contrepartie à l'Italie, les contribuables italiens ont raison de refuser de se faire plumer en payant plus.

Votre secrétaire d'Etat aux transports, Edoardo RIXI l'a bien compris quand il déclare : *"Le TAV (Lyon-Turin Ndt) implique de partager des stratégies avec la France, avec laquelle nous devons être très attentifs, car - dit le sous-secrétaire, à loSpiffiero - les Français ont tendance, quand ils font des projets à les faire en leur faveur et en défaveur du voisin."*

C'est vrai et Lyon-Turin Ferroviaire écrivaient clairement dès 2006
« **L'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie.** » mais le bilan total est une perte de 2,88 milliards!

Si la France voulait démarrer le chantier comme vous le dit la presse proTAV, alors pourquoi le gouvernement français a demandé en mars au gouvernement italien de reporter le tunnel de 5 années comme l'a révélé votre secrétaire d'état aux transports Edoardo RIXI.

Contrairement à ce que pensent de trop nombreuses personnes sachez qu'en France l'opposition à ce projet est très large et très diverses. Lors des dernières élections présidentielles, 7 candidats sur 11 se sont prononcés contre le projet ou pour sa suspension, ils représentaient 54,59% des électeurs. Voilà la vérité de la situation en France et personne n'a le droit de parler d'unanimité.

En France, toutes les hautes administrations de l'état ont écrit que ce projet ne présente aucun intérêt pour les contribuables et que les voies ferrées existantes permettent de répondre aux besoins. Ils l'ont écrit en 1998, en 2003, en 2006, en 2009, en 2012, en 2014 et encore en février 2018 où ils ont écrit que le Conseil d'Orientation des Infrastructures : « considère que la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables. »

Prétendre qu'en France il n'y a pas d'opposition à ce projet c'est mentir, c'est d'ailleurs par les manipulations de quelques politiciens en France que ce projet a pu avancer en méprisant les expertises des services de l'état, en les cachant à la population et en engageant le pays sans l'avoir consulté.

Votre gouvernement a demandé une analyse coût bénéfice indépendante, le résultat sera le même que celui des hauts-fonctionnaires français : une perte socio-économique inéluctable de plusieurs milliards d'euros. Mais les experts découvriront aussi que le gain d'émissions de CO2 est dix fois inférieur à celui annoncé par LTF comme le montrent les documents du ministère français de l'écologie.

Nous refusons cette folie qu'est le projet Lyon-Turin qui est un partenariat Public Privé car c'est ce qu'exige l'Europe pour financer les nouveaux projets. Quant aux subventions de l'Europe, ce sont les contribuables français et italiens qui apportent l'argent à l'Europe qu'elle redonne aux grandes entreprises du BTP pour privatiser les infrastructures.

Comme dernier argument, les partisans annoncent des pénalités si les travaux s'arrêtent. C'est faux ! Aucune pénalité n'est prévue par les traités, ni pour la France ni pour l'Italie. L'Europe ne peut pas non plus réclamer un remboursement des études et reconnaissances qui ont été réalisés.

Dans cette affaire du Lyon-Turin, l'Union Européenne est un Pompier Pyromane qui pousse les états à une catastrophe économique en finançant les

grands groupes du BTP tout en rejetant le budget présenté par le gouvernement italien pour déséquilibre excessif.

Nous nous opposons à ce projet qui dilapide l'argent public au profit de quelques lobbyistes et leurs intérêts particuliers car nous protégeons l'intérêt général.

Par nos actions, nous protégeons la sécurité des usagers des infrastructures en exigeant que l'argent soit affecté en urgence à la maintenance et à l'entretien. Nous protégeons la qualité de l'air et la santé publique en exigeant que l'argent soit destiné au développement des transports collectifs du quotidien pour le plus grand nombre, en demandant que les transporteurs puissent bénéficier de navettes ferroviaires utilisant les voies existantes qui permettent de transférer les marchandises d'un millions de poids lourds dès maintenant et sans dépense pharaonique. Par nos actions, nous protégeons l'argent public, nos territoires, leurs ressources en eau et l'environnement.

--

Si comme le disent les promoteurs du tunnel, une nouvelle ligne "gommant les Alpes" doit redonner une place concurrentielle au rail, nous devrions trouver sur plus de 70 % du réseau ferré français "de plaine" une activité fret ferroviaire florissant

<http://lecercle.lesechos.fr/entreprises-marches/services/transports/221179340/fret-ferroviaire-lyon-turin-cas-emblematic-limithhttp://lyonturin.eu/index.php>