

Nicolas Dupont Aignan participe à une conférence de presse ce jeudi 15 décembre pour marquer son opposition ferme et résolue au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin. A cette occasion, il fera tribune commune avec Daniel Ibanez, opposant au projet et auteur de deux ouvrages sur le scandale Lyon-Turin.

Ce projet est révélateur des collusions qui existent trop souvent dans notre pays et qui trahissent l'intérêt général et la parole donnée aux électeurs : le schéma directeur des lignes à grande vitesse de 1991 annonçait 19 millions de passagers après la mise en service du projet pour un coût de 2,8 milliards d'euros. En 2012, la direction du Trésor a réévalué la facture à 26,1 milliards d'euros pour un trafic de 4 millions de passagers (source RFF). A ce niveau, il est permis de se poser des questions sur l'honnêteté des travaux préalables.

Dans un contexte difficile où l'argent public doit être utilisé avec justesse, l'entêtement des promoteurs du projet est incompréhensible alors même que la mairie de Turin a annoncé son opposition au projet en septembre dernier.

Le coût de la seule partie française est supérieur à 11 milliards d'euros. Il est urgent de renoncer à un projet dispendieux, inutile (il existe déjà une voie reliant Lyon à Turin) et mal ficelé. Ces fonds seraient plus utilement employés au doublement des voies utilisées pour desservir Annecy, Clermont-Ferrand, Chambéry, Briançon ou au recouvrement en très haut débit du territoire français.

Le 22 décembre, le projet sera examiné à l'assemblée nationale en procédure d'examen simplifié. En d'autres termes, le blanc-seing autorisant le consortium Lyon-Turin à dépenser 11 milliards d'euros de fonds publics pour un ouvrage inutile ne sera même pas discuté par la représentation nationale. Cet empressement est au mieux inadéquat, plus certainement suspect.

Debout la France soutient les opposants au projet Lyon-Turin et appelle à la plus grande vigilance sur le vote du 22 décembre.

POURQUOI JE REJETTE LE LYON-TURIN, ET VOUS DEMANDE D'EN FAIRE DE MÊME :

1. Le LYON-TURIN existe déjà avec la voie existante :

- 120 trains de fret par jour peuvent y circuler selon SNCF Réseau or la ligne est largement sous-exploitée : il ne passe aujourd'hui que 20 trains. En utilisant la capacité disponible nous pourrions réduire de 2/3 le trafic de camions en moins dans les Alpes.

- Il ne circule aujourd'hui que 3 TGV dans chaque sens. Or les études prévisionnelles de ce chantier Lyon Turin prévoient 4 millions de passagers entre Paris et Milan, soit 11 TGV dans chaque sens. Ceci nous paraît très surestimé !
- 2. **Le budget total du projet n'est pas compatible avec la gestion raisonnable des deniers publics : une facture de 26 milliards d'euros** pour gagner 1 heure de trajet et faire Paris-Milan en 4h14 (estimation SNCF Réseau) est déraisonnable. (Le temps de trajet entre Paris et Milan est actuellement de 7h09 avec 9 arrêts et les voies existantes. Si nous retirons le temps nécessaire aux 9 arrêts afin de pouvoir comparer des trajets identiques, le temps serait de 5h15).
- 3. Les modalités de financement du Partenariat Public Privé ne sont pas équitables : les contribuables prennent et paient tous les risques. En outre, je refuse que l'exploitation de la ligne existante sorte du patrimoine public.
- 4. Depuis près de 20 ans, toutes les analyses ont rejeté le projet Lyon-Turin et **concluent à l'absence de rentabilité socio-économique**, aux surévaluations des prévisions :
 - Cour des Comptes,
 - Inspection Générale des Finances,
 - Direction du Trésor,
 - Conseil Général des Ponts et Chaussées.
- 5. Les seules études favorables au projet ont été réalisées par des sous-traitants ou des personnalités liés au projet hors des règles d'indépendance.
- 6. Comme le déclare le PDG de la SNCF, Guillaume Pepy au sujet des dépenses du Lyon-Turin : **«Ce sera autant d'argent en moins pour moderniser le réseau ferroviaire existant»**. En d'autres termes, moins de fonds pour la maintenance du réseau et la sécurité. Je refuse que l'argent nécessaire à la sécurité des passagers soit englouti par ce projet.
- 7. En région Auvergne-Rhône-Alpes, l'enjeu pour le XXI^{ème} siècle est de doubler les voies utilisées quotidiennement pour desservir Annecy, Clermont-Ferrand, Chambéry, Briançon ou les tronçons entre Grenoble et Valence. Chaque doublement de voie unique permet en effet de tripler le nombre de trains. Les enjeux sont multiples : emploi pour le BTP, désenclavement des territoires, économies pour les contribuables.
- 8. La ligne qui traverse les Pyrénées entre Perpignan et Figueras est en liquidation judiciaire malgré **un coût total 6 fois moindre** que le Lyon-Turin et un **trafic de marchandises triple**. SNCF Réseau reconnaît que les prévisions de passagers étaient surévaluées de 85% et celles du fret de 92%. Je refuse que l'on joue de nouveau avec l'argent des contribuables.
- 9. Jean-Marc Ayrault qui présente le projet de loi de ratification renie sa parole, celle du gouvernement français et viole le traité existant :
 - L'article 16 du traité franco-italien stipule que **« la disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux »** or ce n'est pas le cas.

- L'article 18 du traité franco-italien exige la certification des coûts par des tiers indépendants comme s'y est engagé Jean-Marc Ayrault devant la Cour des Comptes en 2012. C'est le sous-traitant de Lyon-Turin Ferroviaire qui a été retenu !

Jean Marc Ayrault et le gouvernement demandent aux parlementaires de violer le traité franco-italien et l'engagement que le ministre des Affaires Etrangères avait donné pour la France !

- 10.** Le Président de TELT (Lyon-Turin Ferroviaire), Hubert du Mesnil, a déclaré :
« *Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet* » et « *l'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être.* »

Arrêter le projet du Lyon-Turin n'hypothéquera pas l'avenir, les études faites pourront toujours être utilisées si le besoin venait à être démontré.

« JE REFUSE QUE L'ON PRENNE DES PARIS AVEC L'ARGENT PUBLIC, AUJOURD'HUI PLUS QUE JAMAIS ! »

Nicolas Dupont-Aignan

Député de l'Essonne

Président de Debout la France

Candidat à l'élection présidentielle

Contact presse : Vinciane Fesquet

Tél. : 06 86 82 46 31 - vinciane.fesquet@gmail.com