



## **Lyon-Turin : construction d'une LGV à 30 milliards ou utilisation de la ligne existante ? Le Parti de Gauche demande l'abandon d'un projet inutile et imposé.**

Décidément l'ancien Premier Ministre, aujourd'hui relégué à celui des Affaires Etrangères de Manuel Valls et du président François Hollande, veut devenir le plus grand dépensier des deniers publics au profit des entreprises du BTP.

Mercredi 26 octobre, Jean-Marc Ayrault a présenté en conseil des ministres un projet de loi qui confirme l'engagement des travaux définitifs de la nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse (LGV) Lyon-Turin. Le coût global est estimé à 30 milliards d'euros, pour une mise en service prévue en 2029 ! Mais les financements ne sont toujours pas disponibles !

Pourtant la Direction du Trésor, l'Inspection des Finances, le Conseil Général des Ponts et Chaussées, la Cour des Comptes à plusieurs reprises, la Direction de la SNCF et plus récemment un groupe de travail du Sénat, tous pointent les insuffisances de ce dossier et proposent de le remettre sur la table.

On annonce une liaison Paris-Milan en 4h15 au lieu de 5h15 actuellement (si on retire les 9 arrêts qui permettent de rentabiliser la ligne en accueillant davantage de voyageurs, et si on utilise la voie à grande vitesse entre Turin et Milan, comme le permettront les six nouvelles rames TGV commandées à Alstom par la SNCF).

Alors, 30 milliards pour gagner une heure ? Est-ce bien raisonnable ?

De plus la dite liaison « Lyon-Turin » ne passe pas par Lyon mais par la gare de l'aéroport Saint-Exupéry, or la liaison entre l'aéroport et la ville de Lyon « coûte » une demi-heure et une quinzaine d'euros.

Les prévisions de trafic de fret censées justifier le percement d'un nouveau tunnel sont largement contredites par les chiffres. Le trafic de fret dans les Alpes du Nord a atteint son maximum entre 1994 et 1998 avec 35 millions de tonnes dont près de 10 millions sur la voie ferrée. Depuis il n'a cessé de baisser pour se situer à 22 millions de tonnes en 2015, dont à peine 3,5 millions de tonnes sur la voie ferrée. La ligne existante n'est donc absolument pas saturée, mais utilisée à moins de 20 % de sa capacité !

Le chantier serait destructeur de l'environnement, de terres agricoles, de l'équilibre hydrologique des vallées, et producteur d'une quantité immense de déblais à évacuer par camions.

Loin de créer de l'emploi dans la vallée, le chantier serait mené avec des travailleurs détachés, comme sur tous les chantiers de même nature, dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Avec les opposants au projet nous demandons d'utiliser dès à présent la ligne existante via le tunnel du Mont Cenis.

Elle a été rénovée et mise au gabarit européen en 2012, pour près de 1 milliard d'euros.

Elle est du même type que celles des tunnels suisse du Gothard et autrichien du Brenner, qui sont utilisées 5 fois davantage.

Elle permettrait de capter le trafic des camions utilisant actuellement les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, et de réduire immédiatement la pollution dans les vallées alpines, de mettre les camions sur les trains dès Ambérieu, en utilisant les plate-formes de chargement actuellement désaffectées et en aidant les transporteurs à adapter leur parc pour ce mode de transport moins polluant.

Les fonds libérés au niveau national et régional par l'abandon du projet permettraient de réaliser les travaux de maintenance et de mise en sécurité des lignes principales et secondaires.

Le Parti de Gauche demande au gouvernement l'arrêt de ce Grand Projet Inutile et Imposé.