

Communiqué de Presse

Lyon Turin

Signataires:

Coordination contre le projet Lyon Turin fret voyageur

Collectifs et associations Belledonne Ouest, Avressieux, CCLT Chapareillan, Chimilin, La Motte Servolex, Non Merci, vivre Cognin autrement, Chimilin, MRS, CADS, ADEC, Vivre à Verel...

(associations, collectifs et élus, de Lyon à la Maurienne, opposés au projet.)

Contact Presse:

Daniel IBANEZ 06 07 74 10 17 contact@lesmollettes.eu

Olivier CABANEL 06 09 85 87 39 olivier.cabanel@yahoo.fr

COMMUNIQUÉ DE PRESSE - Le 2 septembre 2012.

Les opposants au projet de nouvelles lignes ferroviaires entre Lyon et Turin ont souligné dans leur précédent communiqué, les problèmes soulevés par l'attitude de la Commission d'enquête qui s'est employée à justifier le projet sans respecter l'expression contradictoire.

Elle s'est en effet contentée de consulter RFF après la clôture de l'enquête, en refusant tout contact avec les opposants au projet, alors même que le décret inter préfectoral la désignant **lui en donnait la possibilité**, précisant à l'article 6 :

membres de la commission d'enquête. La commission d'enquête examinera les observations consignées ou annexées aux registres d'enquête et entendra toute personne qu'il lui paraîtra utile de consulter. Elle établira

La Commission a jugé inutile d'entendre des opposants, dont les arguments se trouvent parmi ceux énoncés par la Cour des Comptes dans son rapport publié le 2 juillet, jour où la Commission rendait son avis.

Cela constitue à l'évidence une attitude qui ne relève pas de l'impartialité, laquelle implique le respect du contradictoire.

La Commission d'enquête a ainsi écrit de **façon surréaliste**, que **la question de la rentabilité de l'ouvrage est étrangère à l'utilité publique :**

Concernant les observations du public sur la rentabilité de l'ouvrage, il faut rappeler que l'exploitation en elle-même sera réalisée par un opérateur distinct de RFF.

*Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Conclusions motivées de la Commission d'enquête publique.*

Page 9 / 17

RESEAU FERRE DE FRANCE

LIAISON FERROVIAIRE GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

Cette question est étrangère à l'utilité publique proprement dite de l'ouvrage. Il suffit que cet ouvrage rassemble les potentialités d'une exploitation rationnelle pour que l'utilité publique ne soit pas contredite. Or, les infrastructures prévues sont bien de nature à offrir un service optimal au futur exploitant.

Les opposants ne peuvent que dénoncer une telle irresponsabilité d'autant plus évidente dans une période de déficit public. Ils rappellent que l'endettement net de RFF de 30 Mds d'€ a coûté en 2011 1,248 Milliards d'€ d'intérêts (*source rapport financier RFF 2011*).

Cette attitude explique pourquoi la Commission d'enquête n'a pas non plus pris en compte les questions soulevées par les opposants sur la sous-évaluation du coût annoncé pour le projet. **La Cour des Comptes a, une nouvelle fois, confirmé les déclarations des opposants** en estimant, elle aussi, un coût de plus 11 Mds pour la seule partie française, annoncé à l'enquête publique à 7,7 Mds d'€.

GEIE ALPETUNNEL

situent presque exclusivement sur les passages des Alpes du Nord. Les flux de Vintimilles par voie ferrée ou route sont, compte tenu de leur origine/destination, quasi-captifs de ce passage »⁶

De même, **la Commission a pris pour argent comptant le report de trafic routier passant par Vintimille sur la ligne Lyon Turin** alors que la SNCF et les études déclarent le contraire. (*voir ci-contre*).

OITC Sud Est (Office Interconsulaire des Transports et Communications)

ibérique au marché européen. Ainsi le trafic de poids lourds à Vintimille est-il surtout dû aux échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Italie, qui représente 44,4% du total des flux de poids lourds. **Ces échanges induisent des flux très largement captifs.** A noter que la part des poids lourds dans le trafic total (Véhicules légers + Poids lourds) est

Tous ces documents étaient à la disposition de la Commission.

Une simple consultation, lui aurait permis de poser les questions sur la prévision de **RFF, qui prétend faire passer le tonnage annuel du rail de 4 millions à près de 42 millions.**

Rapport LEGRAND

l'Europe ; à l'inverse à Menton 90% des poids lourds sont issus des régions riveraines de la Méditerranée, du sud-ouest de la France et de la péninsule ibérique. Les possibilités de reports entre les itinéraires des Alpes du Nord et du Sud sont donc très limitées. »⁵

La route étant censée sur la même période, passer de **20 millions de tonnes à 33 millions.**

INTERFACE TRANSPORT pour le compte du G.I.P. TRANSALPES

p.37

L'hypothèse d'indépendance des passages Nord et Sud des Alpes franco-italiennes est considérée vraisemblable par les services de la SNCF. Toutefois, les analyses réalisées

Seuls, la Commission d'enquête et les promoteurs, imaginent que les deniers publics peuvent financer un projet, basé sur une augmentation irréaliste du transport de marchandises de plus de 50 millions de Tonnes !

Coordination contre le projet Lyon Turin fret voyageur

Collectifs, associations et Elus, Belledonne Ouest, Avressieux, La Motte Servolex, Non Merci, vivre Cognin autrement, Chimilin, MRS, CADS, ADEC, Vivre à Verel, CCLT Chapareillan...

Contact Presse:

Daniel IBANEZ 06 07 74 10 17 contact@lesmollettes.eu – Olivier CABANEL 06 09 85 87 39 olivier.cabanel@yahoo.fr