

COMMUNIQUÉ - Le 14 juillet 2013.

Après le tragique accident de Bretigny sur Orge,

Les opposants à la nouvelle ligne Lyon Turin expriment leur solidarité et leur profonde sympathie aux victimes et à leurs familles.

Sans préjuger des résultats des enquêtes et devant la catastrophe qui frappe les passagers de ce train, on ne peut que s'interroger sur les immenses retards pris à maintenir le réseau ferroviaire existant.

La presse reprend les déclarations du Président de la SNCF en 2011 sur les lignes malades, mais la situation désastreuse du réseau existant est connue depuis bien plus longtemps, et comme le rappelait Philippe DURON, Président de l'AFITF, le 2 juillet à l'Assemblée Nationale, le rapport de l'école Polytechnique de Lausanne l'indiquait déjà clairement en septembre 2005 (<http://lyonturin.eu/documents/docs/audit%20C3%A9cole%20polytechnique%20Lausanne.pdf>).

On y lisait :

« L'évolution des budgets de maintenance (entretien et renouvellement) est inquiétante. Durant ces 20 dernières années, les budgets d'entretien ont perdu 20% de leur valeur en monnaie constante alors qu'environ 2'800 km de voies à grande vitesse se sont ajoutées au patrimoine... » (page 8)

« En outre, depuis le début des années 2000, le budget d'entretien est maintenu constant à euros courants, ce qui signifie une diminution de valeur réelle d'approximativement 3% par an. » (page 8)

« Dans le domaine de la voie, les auditeurs proposent une politique de maintenance privilégiant une réduction de l'âge moyen des voies, au travers d'une politique de renouvellement soutenue. La réduction de l'âge moyen des voies permet d'augmenter leur fiabilité et de maîtriser l'évolution des coûts d'entretien à long terme, ... » (page 13)

Dans le même temps, la France a financé des études de reconnaissances et de construction pour un projet de tunnel Lyon-Turin qui ont coûté selon la Cour des Comptes 901 millions d'€uro alors qu'ils étaient annoncés à 371 millions. Il est demandé, aujourd'hui encore, une somme équivalente pour d'autres études plutôt que d'investir sur les lignes existantes.

Malgré les recommandations de la Commission « Mobilité 21 », la veille de ce terrible accident, le Président du Conseil Régional de Rhône Alpes organisait une grande messe publicitaire pour le Lyon-Turin, regroupant ses partisans pour faire pression et réclamer l'engagement des deniers publics au détriment des véritables priorités. On saisit, à la lumière du terrible accident, le cynisme et le décalage de cette campagne publicitaire.

Pourtant, les lignes de la région Rhône Alpes, que les habitants utilisent chaque jour, font partie des « lignes malades », Chambéry et Annecy sont toujours desservies par des voies uniques, cela entraîne une utilisation sans cesse croissante des voitures (365 mille voitures de plus chaque année depuis dix ans à Chambéry et Annecy).

L'argent public doit être utilisé pour doubler dès maintenant les voies de ces lignes malades et dangereuses et non pour une nouvelle ligne Lyon-Turin et ses Lobbyistes, alors que la ligne existante entre la France et l'Italie n'est utilisée qu'à 17% de sa capacité après avoir été modernisée de Dijon à Modane pour près d'un Milliard d'€uro.

L'arrêt immédiat de ce projet coûteux et inutile, est une absolue nécessité pour affecter l'argent public à la rénovation, la sécurisation et l'amélioration du réseau ferré existant.

Une mesure de bon sens et de décence.

Contact Presse:

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

<http://lyonturin.eu/>