



Pour la Cour des Comptes, tous les voyants sont au rouge, M. Valls fonce dans le mur Communiqué du 31 août 2016

Une nouvelle fois la Cour des Comptes confirme l'impossibilité de financer le Lyon-Turin et la faillite de la politique de financement des infrastructures. La Cour des Comptes confirme malheureusement ses diagnostics précédents, comme ceux de l'Inspection Générale des Finances, du Conseil Général des Ponts et Chaussées en 2003 et celui de la direction de la SNCF rapporté par la presse le 18 mars 2016.

Mais une fois encore on découvre un responsable politique prêt à réécrire l'histoire en prétendant que l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de France) disposerait "*d'une autonomie administrative et financière*" alors que le président de l'AFITF, le député Philippe Duron a déclaré que l'AFITF "*est en effet un outil financier du gouvernement.*"

Le premier ministre s'abstient évidemment d'évoquer la faillite déclarée en septembre 2015 de la section LGV Perpignan-Figueras mise en service en décembre 2010, qui était pourtant présentée comme le maillon manquant Fret/Voyageurs entre la France et l'Espagne.

Les opposants au projet Lyon-Turin ont demandé le bilan des résultats économiques et sociaux rendu obligatoire par les articles L1511-6 et R1511-8 du Code des Transports "au plus tard" 5 ans après la mise en service. Le gouvernement refuse de publier ce bilan de ce désastre financier en Partenariat Public/Privé, alors que le délai légal maximum est dépassé.

Pour la N^{ième} fois, le gouvernement décide d'ignorer les mises en garde de la Cour des Comptes et des services de l'État, choisissant de creuser un peu plus la dette publique et celle de SNCF Réseau qui a atteint le record de 46 milliards d'euros.

Rien ne justifie l'entêtement de certains politiques à précipiter un peu plus la France dans le marasme financier, si ce n'est leur totale impunité dans l'engagement de la dépense publique.

Les opposants au Lyon Turin opposent à cette irresponsabilité des solutions concrètes pour transporter les marchandises sur le rail avec effet immédiat : Ils exigent que la ligne existante soit utilisée à partir d'Ambérieu-en-Bugey et ont démontré qu'il est possible d'absorber par le rail 75 % des marchandises qui circulent sur la route entre la France et l'Italie.

2003 Rapport Inspection Générale des Finances et Conseil Général Ponts et Chaussées :

"la mission estime que, dans le cadre méthodologique actuellement applicable à l'évaluation des projets d'infrastructures, les études socio-économiques sont loin de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité."

2012 Référé de la Cour des Comptes :

"Toutes les études et rapports recommandaient pourtant de différer le projet, qu'il s'agisse des études socio-économiques de la Conférence InterGouvernementale (décembre 2000), de celle de la direction générale du Trésor, du rapport du Conseil Général Ponts et Chaussées sur la politique des transports terrestres dans les Alpes (1998) et du rapport d'audit des grands projets d'infrastructures du même Conseil Général et de l'Inspection Générale des Finances (février 2003)"

2014 Rapport sur la grande vitesse ferroviaire de la Cour des Comptes :

"Cette trop faible rentabilité socio-économique est par exemple manifeste pour la liaison Lyon-Turin, que la Cour a critiquée dans son référé du 1er août 2012"

Contact Coordination des Opposants au projet "Lyon-Turin" :

Daniel IBANEZ 06 07 74 10 17 contact@lyonturin.eu / Jean-Paul RICHARD 06 15 72 57 19 jepari111@gmail.com

<http://lyonturin.eu/>