

E. Macron, N. Hulot, B. Le Maire et E. Borne, doivent maintenir le gel du projet Lyon-Turin lors du sommet franco-italien du 27 septembre à Lyon.

1/ Parce qu'ils se sont engagés à évaluer les projets de transports au cours des assises de la mobilité, comme l'a rappelé officiellement Madame Borne devant le Sénat au mois de juillet, en se basant sur les faits et non pas sur des visions idéologiques ou des portées symboliques;

2/ Parce que, il y a 20 ans déjà, en 1998, le Conseil Général des Ponts et Chaussées écrivait, sans être contredit par les faits, que le projet Lyon-Turin n'est ni finançable, ni rentable et qu'il convient d'abord d'utiliser la voie existante selon ses capacités, l'Inspection Générale des Finances à ses côtés l'a réaffirmé en 2003 et la Cour des Comptes ne cesse de l'écrire depuis 2009 avec M Philippe Seguin, puis sous la présidence de M Didier Migaud.

3/ Parce que le bon sens et la précaution consistent à utiliser la voie ferrée existante, avec tous ses tunnels agrandis, ses ponts changés, ses voies refaites et modernisées, avant d'en construire une deuxième; l'urgence c'est également l'entretien, la sécurisation de l'ensemble du réseau ferré national en piteux état;

4/ Parce que dans les années 80, il circulait chaque jour 120 trains de fret, malgré une voie unique en Italie, un arrêt obligatoire d'au moins une heure et demie nécessaire pour les opérations de douane et le changement des motrices, alors qu'à présent, avec des motrices permettant de circuler sans arrêt, sans la douane, avec la voie doublée en Italie et les lourds travaux qui ont largement amélioré l'exploitation, il ne circule plus que 20 trains de fret par jour !

5/ Parce que la voie ferrée existante, à hauteur du nombre de trains de fret qui y circulait dans les années 80, permet de reporter immédiatement sur le rail les marchandises d'un million de camions chaque année soit 78% des 1,281 million de camions qui ont circulé en 2016 entre la France et l'Italie dans les vallées alpines; ce report, supérieur à l'objectif européen fixé pour 2050, protégerait les Alpes de la pollution, du réchauffement climatique et la santé de la population;

6/ Parce que l'on doit s'interdire toute atteinte aux terres agricoles, à l'hydrologie (drainage et tarissement des sources et poches souterraines), à l'environnement lorsque l'on se montre incapable d'exploiter les moyens existants, alors que nos voisins ont su le faire sur des voies identiques;

7/ Parce que le Conseil d'État considère, comme le Président de la République d'ailleurs, qu'à chaque projet doit correspondre son financement, ce qui n'est manifestement pas le cas du Lyon-Turin; L'article 16 du traité franco-italien est, de ce seul point de vue, foulé au pied;

8/ Parce que l'argent de l'Europe vient des États membres et donc des contribuables; il ne constitue donc pas une manne sans contrepartie dans la dette publique de notre pays;

9/ Parce que le budget de l'Europe n'est pas voté pour le prochain mandat et est loin d'être acquis avec le Brexit;

10/ Parce que toutes les prévisions établies par Lyon-Turin Ferroviaire et TELT se sont révélées fausses depuis 25 ans, pour avoir été réalisées "en vase clos" afin de justifier le projet; l'Inspection Générale des Finances qualifiant la méthodologie de "discutable" et concluant que "même dans ce cadre méthodologique contestable, les indicateurs de l'intérêt socio-économique étaient mauvais"; La certification du coût par "un tiers extérieur", prévue par le traité, a été confiée aux sous-traitants de TELT malgré l'engagement du 1^{er} ministre;

11/ Parce que la liquidation judiciaire de la section transfrontalière Perpignan-Figueras dont le coût (25 millions d'euros /km) a pourtant été subventionné à 58 %, démontre l'insoutenable financière du Lyon-Turin, 6 fois plus cher par kilomètre (150 millions d'euros /km prévus !), pour un potentiel fret 3 fois inférieur à celui du Perthuis et pour une population 2 fois moindre que Lyon/Barcelone;

12/ Parce qu'avec l'argent du Lyon-Turin, il est possible de doubler et électrifier la voie ferrée St Etienne/Clermont-Ferrand, de doubler la voie Bourg-en-Bresse/Genève, la voie Aix-les-Bains/Annecy et celle desservant Chambéry ou encore Grenoble/Gap; en diminuant les temps de trajet et augmentant sensiblement le nombre de trains pour les voyageurs du quotidien;

13/ Parce que le nombre de poids lourds entre la France et l'Italie par les Alpes du Nord était en 2016 inférieur à celui de 1990 et qu'en 2007 (avant la crise) il était inférieur à celui de 1993, pourtant les mêmes promoteurs prédisaient une explosion du trafic routier dans les Alpes, par la mise en service de l'autoroute de la Maurienne qui connaît chaque années des pertes d'exploitation comblées par l'argent public;

14/ Parce que geler le projet Lyon-Turin est une décision de bon sens, de bonne gestion de l'argent public et des priorités, comme l'a d'ailleurs déclaré le président de Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) <http://acteursdeleconomie.latribune.fr/debats/grands-entretiens/2015-01-22/hubert-du-mesnil-le-lyon-turin-sera-un-outil-de-competitivite-pour-la-france.html> : « ... *ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérons encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit, nous aurions tout faux. **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.** »

Premiers signataires : Bertrand Pancher Député UDI, Jean François Roussel, Ancien dirigeant de la SNCF, Daniel Ibanez, Economiste des procédures collectives, Luc Berthoud, Maire de La Motte Servolex, Dominique Dord, Maire d'Aix-les-Bains, Gilles Margueron, Maire de Villarodin-Bourget, Karima Delli, députée européenne, Michèle Rivasi députée européenne