

Lyon Turin, une certaine confusion règne

Trois articles viennent de paraître coup sur coup dans la presse régionale, et notre coordination, qui travaille sur ce sujet depuis plus de 15 ans, a tenu à faire le point, et mettre en évidence les contre-vérités parues ici ou là.

Dauphiné libéré, 6 octobre 2007 : « Romano Prodi annonce que l'Union Européenne a donné son feu vert pour le financement de la ligne à grande vitesse du Lyon Turin.

De quoi parle t-on d'une ligne grande vitesse ou d'une ligne fret ? Ils nous semblaient que tout le monde était d'accord des deux cotés de la frontière pour considérer que seule la seconde option serait retenue ? Romano Prodi a-t-il volontairement joué les gaffeurs ? Sur quoi porte le financement annoncé, est-ce un financement pour la partie internationale (le tunnel) ou de la partie nationale ?

L'Italie a demandé (ou doit recevoir ?) 494 millions d'euros, la France 231, pour une ligne dont le coût est estimé à 12,5 milliards d'euros.

Faux ! Cette ligne est estimée d'un avis unanime entre 20 et 25 milliards d'euros, sans prendre en compte dans cette estimation. Les contournements de Lyon et Turin, les plates-formes d'embarquement/débarquement et les matériels roulants qui seront nécessaires à l'exploitation.

De plus, l'article ne précise pas quelle proportion ces sommes, octroyées par l'Europe, représentent par rapport aux demandes de la France et de l'Italie. Nous pouvons simplement dire qu'elles représentent 5,8 % de l'estimation de Romano Prodi et 3 à 4 % de la notre.

Les travaux commenceraient en 2011, pour être achevés en 2020.

Faux aussi : rappelons qu'en début juillet la France et l'Italie ont été reçus par l'Union Européenne. La France n'a pas fait de demande de subvention, car cela obligeait le ministère des finances français à acter une dépense de 500 millions tous les ans. L'Italie a bien demandé une subvention, mais, ayant abandonné officiellement le tracé en val de Suze, n'est pas venue avec le nouveau tracé qu'elle veut projeter. L'Europe a donc renvoyé les deux pays sans leur octroyer le moindre financement, et leur a donné rendez-vous dans 7 ans. Cela recule d'autant l'éventuelle ouverture du chantier.

Notre affirmation est confirmée par un article paru le 9 octobre dans le Progrès.

Jean Jack Queyranne est reçu aujourd'hui 10 octobre par le commissaire européen aux transports a Bruxelles. Il modère l'enthousiasme de Romano Prodi, et déclare que cette affirmation est prématurée. Pour lui, rien n'est fait. Ni M Queyranne, ni M Soulage ne se font d'illusion, car ils savent qu'il n'y a que 8 milliards à distribuer pour l'ensemble de l'Europe, et qu'il aurait fallu que la France fasse sa demande en juillet 2007, ce qui n'a pas été fait.

Cela confirme ce que nous avons déclaré plus haut.

Dans un article paru dans le Dauphiné libéré du 7 octobre « Lyon Turin, l'opinion publique est en avance », interview de François Lépine, celui ci affirme que le chantier coûterait 10 milliards d'euros.

Faux, comme dit précédemment : pour la plupart des experts 25 milliards (sans le matériel). Il y a seulement 3 ans le même personnage parlait de 7 milliards ?

Cela nécessite un montage financier et les deux gouvernements sont en train de se mettre d'accord.

Faux aussi, puisque comme on l'a vu, le gouvernement français a décidé de ne pas mettre un centime dans ce projet, et s'est rendu au conseil européen les mains vides.

Pour l'instant, seule la région Rhône alpes a mis la main à la poche en finançant les études. Les Impôts de la région ont progressé de 8,7% sur un an !!!!!

Au sujet de la modernisation du tunnel ferroviaire actuel, M Lépine affirme que celle ci ne correspond ni a l'accroissement prévisible du trafic dans les années 2020, ni aux caractéristiques d'une ligne moderne.

Faux: comme les experts l'ont prouvé, la modélisation de l'accroissement du trafic est totalement fausse : on est passé en 20 ans de 4500 camions jours à Modane, à 4000 camions ! Stabilité totale, et même un certain recul.

C'est d'ailleurs confirmé dans l'excellent livre de Francis Mer, ancien ministre du Budget : « des rails en Or ». D'autre part, le tunnel de Fréjus, dont les travaux de normalisation avancent à la vitesse d'un escargot, permettra le passage de convois ferroviaire modernes. IL permettra le transit 36/40 millions de tonnes de marchandises par an. Nous convenons que de nombres travaux seront à réaliser pour rendre cette infrastructure compétitive.

On voit bien qu'il est préférable de mettre les marchandises sur le rail et non sur la route, conclut M François Lépine.

Et la, nous sommes tout à fait d'accord avec lui, mais nous rappelons que ce report des marchandises de la route vers le rail, ne se fera pas à coups de taxes, Seul un système de fret ferroviaire, rapide, (130 km h, franchissant des pentes de 3,5%, et chargeant/déchargeant les marchandises en moins de 6 minutes, (voir par exemple la technique R-shift-R) permettra d'emporter l'adhésion des transporteurs.

Une taxe sur les poids lourds, même si l'on peut comprendre son principe, ne débouchera que sur une baisse du pouvoir d'achat des consommateurs : il faudra bien que le transporteur répercute cette hausse du coût des marchandises, et en fin de compte, c'est le consommateur qui payera.

Nous vous informons qu'il se tient à Marseille lundi et mardi 15 et 16 octobre un colloque organisé par les services de l'Etat **Quels transports de marchandises en 2030 ?**

Olivier Cabanel, Coprésident de la CADS.