

Lyon Turin Ferroviaire (LTF) Un projet qui part en lambeaux

Ce projet pharaonique, lancé il y a 20 ans et dont les certitudes s'émiettent au fil du temps amène une évidence : peu à peu les thèses que nous avançons deviennent des réalités.

Nous avons dit que le prix de ce projet serait de l'ordre de 25 milliards d'euros.

- Or au fur et à mesure du temps qui passe, les [prévisions des plus optimistes](#) se rapprochent de notre chiffre.

Nous avons dit que le million de voyageurs du « bassin genevois » qui englobe non seulement Genève, mais Annemasse, Annecy, Aix les Bains, iraient directement à Paris, sans passer par Lyon.

- Or la [ligne des Carpates](#), financée en partie par le Canton de Genève, a été modernisée et sera inaugurée avant la fin 2010. Dès cette date, les TGV iront directement de Genève vers Paris ou Lyon.

Nous avons dit que le fret ferroviaire ne subirait pas les augmentations de trafic que les promoteurs du Lyon Turin prévoyaient.

- Or force est de constater que le nombre de camions circulant en Maurienne est, soit en régression, soit se maintient aux mêmes chiffres qu'il y a 20 ans.

Il passe le double de camions dans les Pyrénées que dans les Alpes, ainsi qu'on peut le découvrir sur le site du sénat. (En 1999 4,6 millions dans les Pyrénées, pour 2,6 millions de poids lourds sur les trois autoroutes franco italiennes.)

Nous avons dit qu'il n'y avait pas d'intérêt pour le trafic provenant d'Espagne ou du sud de la France, à remonter jusqu'à Lyon.

- Or la région PACA vient de lancer les études afin de faire réaliser une [liaison ferroviaire à Montgenève](#), ce qui permettrait, en réduisant la distance, d'éviter Lyon pour atteindre l'Italie.

Nous avons dit que les marchandises provenant du Nord de l'Europe, et de l'Angleterre n'avaient pas intérêt à descendre jusqu'à Lyon.

- Or Eurotunnel [vient de lancer une liaison de fret ferroviaire](#) entre l'Angleterre et l'Italie, et la liaison passe par Lille, Metz, Bâle et Milan, puis Turin, discréditant un peu plus le projet LTF.

Nous avons dit que les tunnels suisses capteraient les marchandises espérées sur le Lyon Turin

- Or le [St Gothard](#), dont le chantier se termine en 2016, et le [Lötschberg](#) inauguré en juillet 2007, ou le Simplon s'inscrivent dans un projet européen réaliste, occultant le Lyon Turin.

Nous avons dit que les français préféreraient, en modernisant l'existant, de bonnes liaisons régionales (TER) à la création d'une « LGV » dont le bien fondé n'est pas été prouvé.

- Or le travail de Michel Martin, expert en génie civil [démontre](#) que, pour le fret, il est bien plus efficace et avantageux de moderniser la voie historique Ambérieux, Fréjus (qui passe par Aix les bains) que de gaspiller des fortunes pour une voie nouvelle.

- Or les travaux entrepris par RRF entre Culoz (pont sur le Rhône, [tunnel du Fréjus](#), électrification de Valence-Grenoble et le doublement des voies à faire de la ligne Lyon-Chambéry) permettent, avec une technologie adaptée, d'atteindre les objectifs attachés au LTF.

- Or Alain Margery en nous présentant le concept (R-shift-R) en démontre la faisabilité.

- Or le Grenelle de l'environnement est à l'origine d'un décret qui impose la modernisation de l'existant s'il est en capacité de rendre les mêmes services que la création d'une voie nouvelle. (Texte voté par le sénat le 3 aout 2009).

Nous avons dit qu'il fallait intégrer mieux Grenoble au trafic régional en remettant en œuvre l'ex ligne de Bièvre (propriété de RFF), la raccordant à la ligne LGV Lyon Valence.

Or la [FNAUT en fait la promotion](#).

On voit donc que des solutions alternatives et rentables [ne manquent pas](#).

Revenons aux LGV.

Aujourd'hui un large front d'opposants aux Lignes LGV, s'est créé, lorsqu'il est prouvé qu'elles ne sont ni nécessaires, ni rentables.

- C'est le 23 janvier 2010 qu'a été signée la [Charte d'Hendaye](#).

Cette coordination internationale englobe maintenant l'Italie, Allemagne, Espagne et France.

Des centaines d'associations (dont la nôtre) s'y rencontrent et échangent régulièrement des informations pour rendre cohérentes leurs réflexions et leurs actions au niveau européen.

- Le 18 mai 2010, des signataires de la « [Charte de Hendaye](#) » [se sont fait entendre](#) au Parlement Européen de Strasbourg.

- Le 25 septembre 2010, à la demande des élus d'Europe écologie, une rencontre avec les associations a fait émerger des convergences.

- Le 11 décembre 2010, les centaines d'associations qui luttent contre les mauvais projets mèneront des actions de tout genre pour contester des lignes LGV dont le bien fondé n'est pas prouvé.

FNE (France Nature Environnement) vient d'ailleurs de [communiquer](#) sur ce thème reprochant à la SNCF de ne pas répondre aux attentes de 90% des Français qui préfèrent de loin des liaisons régionales rapides aux bruyants et inutiles TGV.

L'Europe vient (21-11-2010) de sanctionner le projet pour cause de retards accumulés et à Bruxelles, la commission européenne a décidé de réduire de près de 9 millions d'euros les fonds qui avaient été alloués.

Elle a en outre posé un ultimatum de calendrier étant prête à allouer les 300 millions d'euros prévus pour d'autres projets « plus crédibles et plus efficaces ».
[lien](#)

Localement, nous venons de faire une avancée essentielle : ayant été invités le 31 aout 2010 par la municipalité de La Motte Servolex, nous avons exprimé notre point de vue à son maire, et aux membres de son conseil présents ce jour là, lesquels ont semblé en phase avec notre position.

Or si la Motte Servolex décide de refuser le projet TGV sur le territoire de sa commune avant la déclaration d'utilité publique, le verrou créé pourrait compromettre le projet dans son ensemble.

- [La bataille du rail sera perdue](#) si RFF, la SNCF, et les pouvoirs publics ne changent pas d'orientation.

- En tout cas, pas de doutes, le projet Lyon Turin est un projet [ringard, prétentieux, et coûteux](#), comme la plupart des projets LGV actuels.

Olivier Cabanel Président de la coordination ain dauphiné savoie face aux projets de liaisons transalpines