

Torino – Lione, Grande Opera Inutile e Imposta

Coordination contre la Lyon –Turin

Daniel Ibanez, agosto 2014

français à la fin

E' importante dare ai cittadini gli strumenti per permettere loro di formarsi un'opinione sulla base di documenti, fatti e pubblicazioni.

Invitiamo le lettrici ed i lettori di questo documento a cliccare sui link che portano ai documenti per verificare la realtà delle fonti.

Essere pro o contro la Torino-Lione è generalmente una questione di intuizione. Tutto porta ad essere a favore, perché il progetto è presentato con l'obiettivo di diminuire il numero degli autocarri sulla strada e favorire il trasporto ferroviario meno inquinante con il risultato di rafforzare il servizio pubblico e lo status dei lavoratori delle ferrovie. Una linea ferroviaria del XIX secolo non può rispondere alle sfide del XXI secolo ... in coscienza è difficile essere contro, ed è anche confortevole essere a favore.

Essere contro la Torino-Lione crea disagio perché è frequente essere assimilati alla lobby del trasporto su strada o considerati dei NIMBY.

Dichiaro subito la conclusione del mio contributo: l'intuizione permette di avventurarsi in un percorso di riflessione e di analisi, il convincimento non può fondarsi che sui fatti. E' faticoso, ma in un progetto che costa più di 30 miliardi di Euro, chi può permettersi di essere esentato dall'analisi dei fatti, accontentandosi della sua intuizione ?

L'opposizione si basa su fatti, su migliaia di documenti redatti dai promotori stessi, sulle statistiche dei [traffici nelle Alpi dal 1965](#), sui documenti firmati da RFF o da SNCF, sulle dichiarazioni dei ministri soprattutto quando decidono [l'apertura di nuove gallerie al traffico stradale oppure diminuiscono i pedaggi per i mezzi pesanti](#). L'analisi dei documenti, i fatti e le dichiarazioni sono contenuti nel ricorso al Consiglio di Stato presentato il 21 febbraio 2014. Ciascuno può constatare che questa opposizione è autorevole, ampia, costruttiva e non può essere presa che sul serio.

LA TORINO-LIONE, UN PROGETTO FINANZIATO CON FONDI PUBBLICI A FAVORE DEL PRIVATO.

Osservare i protagonisti e in particolare colui che oggi presiede la società LTF – Lyon Turin Ferroviarie dopo aver presieduto RFF – Rete Ferroviaria Francese è rivelatore.

Ricordiamo che [Hubert du Mesnil](#) è uno dei principali campioni nella delegazione dei servizi pubblici ai privati, soprattutto nella sua qualità di Presidente dell'Istituto per il PPP ([IGD](#)); è stato definito dagli [Incontri Internazionali delle PPP](#) come una delle “personalità più coinvolte nell'espansione del PPP” a fianco di Dominique Perben, di Christian Estrosi e anche di [Michel Destot](#) ex sindaco di Grenoble e deputato PS per l'Isère (osservare con attenzione nella foto il pannello al fondo: PPP!).

Hubert du Mesnil è anche presidente onorario della [FNEP](#), che si è felicitata del coinvolgimento del suo presidente onorario nel promuovere i PPP, lo ritroviamo presidente di [Railenium istituto finanziato principalmente con fondi pubblici](#), ma sempre in compagnia di grandi aziende del settore privato.

E' anche presidente e direttore di [IFSTTAR](#) e direttore del Collegio dei Bernardins.

Ecco, per quello che ne sappiamo, chi è il presidente della società LTF – Lione Torino Ferroviaria, in precedenza dirigente di RFF, attivista dichiarato del trasferimento dei servizi pubblici ai privati. E' d'altra parte nella sua qualità di presidente della IGD che interviene nei convegni organizzati dal [Ministero dell'Economia e delle Finanze a Bercy](#).

Il cumulo degli incarichi non è un affare esclusivo dei politici ...

Per convincere del tutto il lettore della centralità del PPP – Partenariato Pubblico Privato nel progetto Torino-Lione è sufficiente fare riferimento alle modalità del finanziamento scelto: i “Project Bonds” o “Obbligazioni di Progetto”. Si tratta di fare finanziare questo grande progetto dal mercato obbligazionario di Borsa per cercare di mascherare l'aumento del debito pubblico. Troviamo conferma del legame dei project bond con il PPP sul sito della [BEI](#) (Banca Europea per gli Investimenti).

Nel caso della Torino-Lione il trucco è quello del finanziamento obbligazionario via la borsa ottenuto non attraverso la notazione di “progetto di qualità”, derivante dall’ipotesi di equilibrio della gestione, ma portando in contropartita del finanziamento la garanzia degli Stati francese e italiano.

ESSERE CONTRO LA TORINO-LIONE VUOL DIRE ESSERE A FAVORE DEL TRASPORTO SU STRADA : FALSO !

Gli oppositori alla costruzione di una nuova linea ferroviaria tra l’aeroporto di Lione (e non in partenza dalle stazioni della città di Lione) e Torino, hanno basato le loro tesi sull’esistenza di una linea ferroviaria che è stata rinnovata, migliorata e modernizzata investendo circa un miliardo di euro (dichiarazione di Bernadette Laclais, deputata PS in Savoia) tra Digione e l’Italia fino a Torino. Questa linea permette il trasporto di merci e autocarri sui treni di sagoma [GB1 ou GB+](#) (4 metri di altezza agli angoli).

Gli oppositori sono i soli che esigono l’uso della linea esistente che ha una capacità di trasporto riconosciuta da tutti di oltre 18 milioni di tonnellate all’anno. “Esigere” è la parola giusta dato che hanno presentato una [denuncia](#) alla Procura della Repubblica di Chambéry per messa in pericolo della vita del prossimo, a causa del mancato utilizzo della linea esistente.

Nella denuncia sono citati tutti gli [studi](#) studi che dimostrano la capacità non utilizzata della linea ferroviaria Ambérieu – Modane – Italia.

[L’ultimo documento](#) datato 6 novembre 2013, firmato dal Luc Roger per RFF, conferma una capacità della linea pari a 22,5 milioni di tonnellate all’anno.

Gli oppositori sono di conseguenza contro lo sviluppo del traffico stradale ed esigono l’immediato trasferimento modale delle merci dalla strada al ferro sulla linea esistente.

Essi chiedono inoltre il raddoppio della ferrovia a binario unico che serve Chambéry e Annecy, non per far passare treni merci ma per sviluppare il treno espressi regionali (TER) e il trasporto locale per gli agglomerati urbani di Chambéry e Annecy nei quali circolano quotidianamente centomila vetture che rappresentano l’80% dell’inquinamento derivante dai trasporti nelle aree urbane alpine.

Il raddoppio di queste linee permetterà anche di migliorare i tempi di percorrenza tra Parigi e Annecy, portandolo a circa 3 ore, e tra Lione e Chambéry o Chambéry e Parigi, e quindi anche tra Lione e Torino.

Vale la pena di sottolineare che il raddoppio della linea verso Annecy è stato promesso dal 1991 e non è ancora realizzato per mancanza di fondi, stiamo parlando di 300 milioni di euro. Il raddoppio e l’isolamento acustico della linea che serve Chambéry costerebbe circa 500 milioni di Euro.

Infine, gli oppositori chiedono di mettere in sicurezza la linea ferroviaria che passa attorno al lago di Le Bourget con una copertura che la integri meglio nel paesaggio e garantisca le aree naturali in caso di deragliamenti.

Non si può ragionevolmente pretendere, dopo aver letto questi documenti pubblici, che l’opposizione alla Torino-Lione non sia a favore del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, dello sviluppo del trasporto dei passeggeri, della riduzione del traffico stradale nelle città alpine, dell’installazione della stazione di carico prevista ad Ambérieu che permette di intercettare verso i treni non solo gli autocarri provenienti dall’est lionese, ma anche quelli che si dirigono verso il tunnel del Monte Bianco.

Infine, occorre notare che i calcoli della capacità sono stati effettuati sulla [base di un esercizio annuale](#) (cfr. pagina 104) di 260 giorni per i treni merci tradizionali e 300 giorni per l’autostrada ferroviaria.

LE MERCI CHE CIRCOLANO TRA LA FRANCIA E L’ITALIA SONO IN AUMENTO : FALSO!

Nelle Alpi il tonnellaggio delle merci trasportate su strada e sulla ferrovia sono in costante [calo](#) dal 1994. Sono stati nel 2012 (22,4 milioni di tonnellate) al livello del 1987 (22,3 milioni di tonnellate). Queste cifre, che nessuno contesta, sono fornite dall’OFT attraverso le sue [statistiche annuali](#) e sono disponibili nel sito www.lyonturin.eu.

La capacità della linea esistente, riconosciuta da RFF (22,5 milioni di tonnellate), consente di trasportare tutte le merci che sono circolate su strada e per ferrovia nel 2012 (22,4 MT).

I promotori del progetto hanno capito che il calo del traffico precede e di molto la crisi (cfr. il film [Torino-Lione ad ogni costo](#) al minuto 2’31) e che è derivante dai processi di delocalizzazione italiani e francesi. Oggi essi affermano che le merci che circolano lungo la costa mediterranea passerebbero in futuro attraverso la Torino-Lione.

Eppure [numerosi studi](#) che avevano commissionato sostengono il contrario.

Ancora una volta gli oppositori forniscono la prova che sono i soli ad esigere lo spostamento delle merci trasportate via ferrovia sulla costa mediterranea verso l'autostrada marittima tra Barcellona e Genova.

Ciò riguarda 700.000 camion all'anno, ossia circa il 60% del traffico sulla costa.

“Esigere” è, ancora una volta, la parola giusta dato che gli oppositori hanno presentato una [denuncia](#) alla Procura della Repubblica di Aix-en-Provence per messa in pericolo la vita del prossimo per mancato utilizzo dell'autostrada marittima.

I promotori delle Torino-Lione sostengono che il traffico delle merci è cresciuto “annodando” gli assi Est-Ovest, in netto calo, con gli assi Nord-Sud in Svizzera e Austria in aumento dato che ricevono le merci provenienti dai porti e le loro importazioni. Tra Francia e Italia, dal Lago di Ginevra al Mediterraneo, i tonnellaggi sono diminuiti dal 1994.

Erano 44,6 milioni di tonnellate nel [1994](#) considerando tutti i valichi ferroviari e stradali, sono nel [2012](#) 39,8 milioni di tonnellate. L'aumento del passaggio di merci a Ventimiglia, che potrebbero essere trasportate via mare, non ha compensato la diminuzione delle Alpi del Nord.

Con una capacità di 22,5 milioni di tonnellate, la linea ferroviaria esistente risponde già agli obiettivi della *Grenelle* dell'ambiente, così come agli [obiettivi fissati dall'Europa](#) che prevedono per il 2050 il trasporto del 50% delle merci con mezzi diversi dalla strada.

La linea esistente permette di trasportare su rotaia non il 50% nel 2050, ma da subito il 100% delle merci che circola nelle Alpi.

Considerando l'insieme dello scambio commerciale franco-italiano, dal lago di Ginevra al Mediterraneo, ossia 39,5 milioni di tonnellate, la linea esistente è in grado di trasportare oltre il 50% delle merci che vi circolano.

Se ci riferiamo al numero di autocarri che circolano nelle Alpi attraverso i trafori del Monte Bianco e del Fréjus, il risultato è lo stesso: le diminuzioni sono ben precedenti la crisi. Sono circolati un minor numero di autocarri nel 2013 nel [Mont-Blanc](#) (549.175) che nel 1987 (556.447). Attraverso il [Fréjus](#) sono passati 662.995 autocarri, ossia circa 80.000 in meno dei 743.131 autocarri contati nel 1994.

L'aumento del traffico transfrontaliere di autocarri nelle Alpi non esiste e la diminuzione data del 1994, ben prima alla crisi.

LA LINEA ESISTENTE RISALE AL XIX SECOLO E RICHIEDE 3 LOCOMOTIVE, CIO' CHE IMPEDISCE LO SVILUPPO DEL TRAFFICO MERCI: FALSO !

Innanzitutto non può essere messa in discussione la conoscenza delle condizioni di esercizio della linea ferroviaria esistente da parte del rappresentante di RFF nel Gruppo Europeo di Interesse Economico GEIE – [Rail Freight Corridor 6](#) nel momento in cui ne certificava [capacità di 22,5 milioni di tonnellate](#) (cfr. pag. 50).

Inoltre, gli svizzeri utilizzano una linea ferroviaria nel [Gottardo, a 1.150 metri di altezza, che data del 1874](#) sulla quale è necessario disporre di 3 locomotive per farvi circolare i treni pesanti (quella del Fréjus si trova a 1.190 metri e data del 1872).

La prova si trova in questo [video](#) girato sotto la neve a Göschenen, all'entrata nord del tunnel del San Gottardo.

Gli svizzeri hanno trasportato 16,8 milioni di tonnellate nel 2000 su una linea del XIX secolo, come è anche evidenziato dalla relazione annuale dell'[OFT](#).

Se vi sono stati dei problemi di esercizio sulla linea franco-italiana a causa, in particolare, della tensione delle reti francesi (1500V) e italiane (3000V), che ha imposto finora il cambiamento delle locomotive a Modane, quei giorni sono finiti con [la messa in esercizio delle motrici BB36000 che sono tri-tensione e più precisamente delle BB36300 omologate sulla rete italiana da RFI a partire dal 2000](#). Esse possono circolare senza fermarsi per cambiare il voltaggio da 1500 a 3000 volt.

Per la cronaca, la linea 1 della metropolitana di Parigi funziona su un'infrastruttura del XIX secolo e dispone della stessa automazione della linea 14, ultima ad essere messa in esercizio.

IL PROGETTO DELLA TORINO-LIONE METTEREBBE PARIGI A 4 ORE DA MILANO INVECE DELLE 7 ATTUALI : FALSO !

Il miglior tempo di percorrenza non è di 4 ore ma di 4 ore e 15 minuti e il [tempo di percorrenza attuale](#) non è di 7 ore ma di 6 ore e 56 minuti e comprende nove fermate, mentre la durata del viaggio è di 4 ore e 15 minuti senza fermate.

Inoltre, i TGV che vanno a Milano utilizzano tra Torino e Milano la linea normale e non quella ad alta velocità per cui il [tempo di percorrenza di 1,5 ore](#) potrebbe essere [ridotto a 44 minuti](#).

Con l'infrastruttura esistente, e senza fermate intermedie tra Parigi e Milano, è oggi possibile compiere il viaggio in 5 ore e 10 minuti (45 minuti di meno utilizzando la linea italiana ad alta velocità e 60 minuti in meno per i rallentamenti delle nove fermate).

Con il raddoppio della linea che serve Chambéry sarà possibile guadagnare 10 minuti e raggiungere Parigi da Milano in 5 ore.

Chi può affermare che è di utilità pubblica la spesa di 30 miliardi di euro per guadagnare 45 minuti ?

GLI ARGOMENTI AMBIENTALI DEGLI OPPOSITORI SI BASANO SULLA PRESENZA DELL'AMIANTO E DELL'URANIO : FALSO !

Basta cercare una sola allusione a questi problemi nel [ricorso al Consiglio di Stato](#) per convincersene.

Ciò non significa, tuttavia, che non esistono questi problemi. Essi sono stati rivelati nelle relazioni geologiche di LTF, e gli oppositori hanno semplicemente osservato che nessuna misura era stata considerata per la presenza di uranio e amianto.

Ciò che gli oppositori affermano è che LTF affronta i problemi quando si presentano, senza l'adozione di una reale politica di prevenzione. Ciò che constatano è che LTF non mantiene i suoi impegni, soprattutto per quanto riguarda lo smarino depositato in modo permanente, mentre aveva promesso di spostarlo dopo l'asciugatura.

La loro argomentazione in materia ambientale è riferita all'acqua, che è dettagliata nel [ricorso al Consiglio di Stato](#) (cfr. paragrafo 646 e segg. a pagina 192).

Le perdite idrologiche derivanti dalla perforazione di gallerie alterano le reti idrologiche in maniera irreversibile. Non si tratta solo di perdite di sorgenti di acqua potabile, ma degli innegabili rischi per la biodiversità a causa dell'essiccamento o della riduzione di qualsiasi acquifero di superficie.

[Uno studio commissionato dall'Europa](#) (cfr. pagina 47) stima le perdite di acqua dalla galleria di base tra 60 e 125 milioni di metri cubi all'anno, che rappresenta il consumo di una città di un milione di abitanti. Nella stessa pagina si legge in basso: *“Al contrario, per le zone a monte dell'estremità della galleria, potrebbero essere influenzati il flusso totale delle acque superficiali e in particolare il flusso annuo minimo, la ripartizione tra acque superficiali e acque sotterranee potrebbe mutare radicalmente. Tali variazioni possono influenzare l'ambiente in generale ...”*

Estrapolando i risultati di questo studio per l'intero progetto in Francia si ottiene un volume da 145 a 300 milioni di metri cubi all'anno.

Chi può assumere questa responsabilità e in nome di che cosa ?

Ciò che denunciano gli oppositori di questa nuova linea è che Rete Ferroviaria Francese ha scelto di correggere verso il basso le informazioni pubbliche su problemi delle acque al momento dell'inchiesta pubblica nel 2012, con la mancata pubblicazione delle informazioni in suo possesso.

Si legge infatti nella [Nota dell'Autorità ambientale](#) del 7 dicembre 2011 a pagina 15, punto 3.3.2: *“Tenuto conto dell'eterogeneità nell'avanzamento degli studi, il committente ha scelto di “correggere verso il basso” i valori idraulici e idrogeologici nella valutazione d'impatto, e di fare riferimento alla procedura “legge sull'acqua” per la presentazione dell'analisi tecnica dettagliata e coerente su tutto il percorso”*.

Gli oppositori non sono dunque dei catastrofisti e non sventolano bandiera rossa, chiedono dati e la trasparenza così come fanno gli oppositori al nucleare.

QUESTO PROGETTO CREERA' MIGLIAIA DI POSTI DI LAVORO NELLE ALPI: FALSO !

Non c'è dubbio che vi saranno delle assunzioni per il progetto, se si dovesse realizzarlo. I problemi che si presentano, lontano dagli slogan dei comunicatori e dei lobbisti, sono specifici: quanti lavoratori ? per quanto tempo ? secondo quali regole ?

La regolamentazione è contenuta nella Direttiva 96/71/CE sul “distacco dei lavoratori”, sono i Governi che l'hanno inserita nell'[accordo del 30 gennaio 2012 paragrafo 10.2.](#)

Perché dichiarare in questo accordo che le aziende potranno utilizzare il lavoro distaccato stabilito dalla direttiva Bolkestein ? I grandi utilizzatori di questo tipo di contratto di lavoro “a basso costo” sono stati identificati nella [Relazione al Senato n. 527 di Eric Bocquet](#). L'elenco comprende molti sostenitori della Torino-Lione, come le imprese di costruzione Bouygues, Eiffage e la società di trasporti Norbert Dentressangle.

Questo è il tipo di posti di lavoro prevedibili, impieghi a basso costo con gli abusi che sono già stati rivelati dal Senato francese.

Il numero ? Basta prendere quello annunciato per il [tunnel del San Gottrado in Svizzera](#), che è lungo 57 km: 1.800 persone.

Per la Torino-Lione sono stati invece annunciati prima [3000, poi 4.000 e fino a 30.000](#) ossia moltiplicando 3.000 per la durata di 10 anni di lavoro !

I promotori mentono sapendo di mentire ?

UN PROGETTO DI SVILUPPO SOSTENIBILE : FALSO !

Questo progetto produce l'artificializzazione di 1.500 ettari di terreno: proprietà terriere, strade, zone di deposito dello smarino, infrastrutture indotte.

Per il solo dipartimento della Savoia, la Camera dell'Agricoltura ha calcolato la perdita di 600 ettari.

Questi dati da soli squalificano il carattere “verde” del progetto, ma è ancora peggio se si considerano i “fondamentali”. Si tratta infatti di un progetto che comprende la quadruplicazione del traffico delle merci tra la Francia e l'Italia nelle Alpi del Nord, prevedendo 80 milioni di tonnellate nel 2035 contro i 22,4 milioni di tonnellate di oggi.

Se a ciò si aggiunge il drenaggio della rete idrologica e il prosciugamento delle aree naturali in superficie con la perdita di biodiversità che ne segue, si ha la dimostrazione della natura catastrofica di questo progetto.

COSA DICE, COSA PROPONE, COSA DOMANDA L'OPPOSIZIONE :

1. - I dati nelle aree urbane nelle Alpi (Chambéry e Annecy) mostrano che l'inquinamento nei trasporti proviene da:

- per l'80% dalle vetture (100.000 passaggi al giorno, ossia l'equivalente di 20.000 camion al giorno),
- per l'11-15% dai camion di trasporto regionali (2.500 passaggi al giorno),
- per il 5-9% dai camion transfrontalieri (1.700-2.000 passaggi al giorno).

La linea esistente può trasportare tutte le merci che circolano nelle Alpi, l'opposizione esige che venga utilizzata fino alla sua capacità riconosciuta, se necessario imponendone l'uso, in quanto si tratta di una questione di salute pubblica.

La maggior parte dell'inquinamento nelle aree urbane proviene ovviamente dal trasporto privato. Gli oppositori chiedono che le linee ferroviarie che servono Chambéry e Annecy siano raddoppiate per aumentare il numero e la frequenza dei mezzi di trasporto pubblici e per migliorare la sicurezza.

Chi può opporsi a queste domande di buon senso ?

2. - Nuove tecnologie stanno emergendo, soprattutto con gli autocarri a trazione elettrica.

Scania e Siemens hanno progettato degli [autocarri elettrici](#) che usano le linee elettriche aeree. [Renault ne produce che funzionano a batterie.](#)

Il [porto di Los Angeles](#) sta realizzando una piattaforma di prova di autocarri elettrici Scania Siemens.

Molti municipi sono stati dotati di [autocarri della nettezza urbana elettrici.](#)

Questi sviluppi sono parte della soluzione per ridurre l'inquinamento del trasporto merci regionale e possono anche essere parte della soluzione transalpina o mediterranea, sempre che vi sia una reale volontà politica di ridurre l'inquinamento in modo efficace e non solo parolaio.

E' ormai certo che il numero degli autocarri elettrici aumenterà mentre è chiaro che nella promozione della Torino-Lione non si tiene conto di questi sviluppi. Questo progetto viene presentato come se l'unico problema del trasporto fosse quello transfrontaliero e l'unica soluzione quella di un nuovo tunnel ferroviario.

Un proverbio dice che "se date un problema di montaggio ad un produttore di martelli, egli vi troverà soluzioni a forma di chiodi." Fate la stessa cosa per il trasporto chiedendo ad un ingegnere di RFF o SNCF: egli troverà soluzioni a forma di strade ferrate. Ponete la stessa domanda a Eiffage o a Spie, troveranno soluzioni a forma di tunnel ... accompagnate da sovvenzioni pubbliche.

Gli oppositori dicono che è necessario lavorare per modernizzare il materiale rotabile e tornare ad uno sfruttamento razionale dei carri isolati. [La tecnologia dei ganci dei vagoni e del sistema di frenatura](#) utilizzata per il trasporto merci su rotaia è obsoleta e [non permette di sviluppare](#) questa attività.

Gli oppositori richiedono anche la sperimentazione della motorizzazione distribuita per i carri merci che dovrebbe portare all'accoppiamento automatico dei vagoni e alla possibilità di guidarli a distanza.

3. - La Torino-Lione non è mai stata oggetto di dibattito pubblico. [La FNAUT l'ha richiesto nel 1999](#) e nel [2003](#). Il suo presidente ha cambiato idea e ora rivendica l'urgente costruzione della galleria di base, mettendo così "il carro davanti ai buoi."

Gli oppositori reclamano il dibattito pubblico e organizzano incontri pubblici per diffondere informazioni. La mancanza di dibattito pubblico viola le disposizioni della [Convenzione di Aarhus](#), punto che è trattato nel ricorso al Consiglio di Stato.

4. - Gli oppositori chiedono trasparenza e condannano i conflitti di interesse, così come ha fatto la Corte dei conti francese.

Gli oppositori denunciano che i Commissari inquirenti della Torino-Lione hanno lavorato su altre inchieste pubbliche che si trovano nel perimetro del progetto Torino-Lione, che hanno lavorato per la SNCF nel quadro della progetto Torino-Lione ...

Questi conflitti di interesse sono descritti, prove alla mano, nel [ricorso al Consiglio di Stato](#) al punto 276 e seguenti.

Gli oppositori contestano che la diffusione delle valutazioni interne per gli appalti della LTF – Lyon Turin Ferroviaire siano state comunicate prima della presentazione delle offerte, come è stato il caso per la [galleria progettata tra Saint Martin de la Porte e la Praz](#).

Gli oppositori denunciano che Hubert du Mesnil, presidente di LTF, possa firmare contratti con [SPIE che fa parte del Consiglio di Amministrazione dell'IGD del quale Hubert du Mesnil et il presidente](#).

Denunciano che [le raccomandazioni della Corte dei conti francese in materia di conflitto di interessi per la valutazione dei costi del progetto sia ignorata](#) e che tutto sia organizzato da LTF per limitare le candidature indipendenti con una [gara pubblicata il 23 luglio 2014 e scadenza di presentazione delle offerte il 22 agosto 2014](#)

Denunciano molte altre cose che si possono trovare integralmente in questi [Comunicati Stampa](#).

[L'apertura alla circolazione della galleria di sicurezza del Fréjus](#),

Le richieste di [aumento del traffico stradale nei trafori alpini](#) fatte dal [Presidente dei Trafori del Fréjus e del Monte Bianco](#).

L'aumento della capacità [delle autostrade nelle Alpi](#), ...

Dénunciano il fatto che Hubert du Mesnil Presidente di LTF possa firmare dei contratti con SPIE nel momento in cui [SPIE fa parte del Consiglio di Amministrazione dell'IGD della quale Hubert du Mesnil ne è il Presidente](#) .

5. - Gli oppositori constatano che, come per tutte le Grandi Opere Inutili e Imposte (GOII), i metodi sono gli stessi, così come gli accordi clientelari e la riprovevole vicinanza della politica con il privato. I vari incontri tra i movimenti di opposizione lo hanno dimostrato.

Gli oppositori denunciano i metodi, lo stile e le operazioni di comunicazione affidate a caro prezzo ad agenzie di comunicazione attraverso l'alleanza di lobby largamente sovvenzionate da fondi pubblici.

L'opposizione ha denunciato la cattiva gestione dei fondi pubblici e l'aumento del debito pubblico nel momento in cui, come per la Torino-Lione, non sono soddisfatti l'utilità pubblica e l'interesse generale.

Leggendo questo documento ci si potrà rendere conto che, lungi dal negare il dibattito, l'opposizione alla nuova linea Torino-Lione lo alimenta con i fatti e con la pubblicazione di numerosi documenti. La deformazione che ne è fatta, attribuendo agli oppositori argomenti che non si trovano nel [ricorso al Consiglio di Stato](#), è un metodo tradizionale per squalificarli.

L'opposizione alla Torino-Lione, così come i movimenti [CADE](#), NDDL e molti altri, ha scelto di dimostrare, piuttosto che di affermare. Non è facile essere contro questo progetto senza aver lavorato molto, l'opposizione lo ha fatto senza essere sovvenzionata. E' quindi difficile sopportare le insinuazioni che Berlusconi e i suoi amici finanzino il movimento e questo metodo di presentare la realtà è più vicino alla diffamazione che al dibattito.

Questo contributo al dibattito è inevitabilmente incompleto, ma il suo scopo è in primo luogo quello di presentare la massa dei documenti raccolti dagli oppositori e quindi il duro lavoro e il rigore impiegati in questa attività di documentazione. Essi sono a disposizione di tutti coloro che vogliono, ovunque in Francia e altrove, organizzare la discussione su questo progetto che sarà finanziato esclusivamente dai contribuenti per il solo interesse di pochi.

Gli oppositori si schierano innanzi tutto per l'uso efficiente delle linee esistenti, per lo sviluppo razionale del trasporto ferroviario di merci, per le soluzioni di buon senso, per ridurre il numero degli autocarri sulle strade e sulle autostrade, per la conservazione della biodiversità e delle falde acquifere.

Coloro che, come primo argomento, affermano che il progetto della Torino-Lione ha un'utilità plurisecolare utilizzano una pessima giustificazione preparata da comunicatori specialisti nel marketing, dato che la nozione propria di plurisecolarità afferma l'illusione dell'infallibilità dei promotori: questo concetto è certamente antidemocratico.

Potete contattare gli oppositori sul sito <http://lyonturin.eu/>, vi risponderanno.

Cliccate qui per gli approfondimenti:

<http://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/auteurs/index.php?id=60144>

[http://lyonturin.eu/documents/docs/Les echos ESSIG DUPORT.pdf](http://lyonturin.eu/documents/docs/Les%20echos%20ESSIG%20DUPORT.pdf)

<http://www.presidioeuropa.net/blog/>

<http://www.politis.fr/Lyon-Torino-le-projet-ne-sera,27848.html>

[Ricorso al Consiglio di Stato](#) francese contro la Dichiarazione di pubblica utilità del 23 agosto 2013

Lyon – Turin, Grand Projet Inutile et Imposé

Coordination contre la Lyon – Turin

Daniel Ibanez, août 2014

[italiano in alto](#)

Il est important de donner aux citoyens les moyens de se forger une opinion fondée sur des documents, des faits et des publications.

J'invite donc les lectrices et lecteurs à cliquer sur les champs menant aux documents pour vérifier par eux-mêmes la réalité des sources.

Pour ou contre le Lyon Turin est généralement affaire d'intuition. Tout conduit à être pour, car le projet est présenté pour diminuer le nombre de camions sur la route et favoriser le transport par le rail moins polluant, cela renforcerait le service public, le statut des cheminots. Une ligne du XIXème ne peut répondre aux enjeux du XXIème siècle ... en conscience il est difficile d'être contre, il est même confortable d'être pour.

Être contre le Lyon-Turin crée un malaise, car il est fréquent d'être assimilé au lobby routier ou au NIMBY.

Je livre dès maintenant la conclusion de cette contribution : l'intuition permet d'ouvrir des pistes de réflexions et d'analyses, la conviction ne peut se fonder que sur des faits. C'est laborieux mais dans un projet dont le coût dépasse les 30 milliards d'Euro, qui peut s'exonérer de l'analyse des faits en se contentant de son intuition ?

L'opposition s'appuie sur des faits, sur des milliers de documents provenant des promoteurs eux-mêmes, sur les chiffres des [trafics dans les Alpes depuis 1965](#), sur des documents siglés RFF ou SNCF, sur les déclarations des ministres notamment quand ils décident [d'ouvrir de nouveaux tunnels à la circulation routière](#) ou [qu'ils diminuent les tarifs pour les poids lourds](#) ... l'analyse des documents, les faits et les déclarations sont repris dans [recours au Conseil d'Etat](#) déposé le 21 février 2014. Chacun pourra constater que loin d'être caricatural, cette opposition est sérieuse, étayée et constructive.

LE LYON-TURIN, UN PROJET FINANCE PAR LES DENIERS PUBLIC EN FAVEUR DU PRIVE.

Observer les acteurs et notamment celui qui préside aujourd'hui la société Lyon Turin Ferroviaire après avoir présidé Réseau Ferré de France est révélateur.

Rappelons ici que Hubert du Mesnil est l'un des acteurs majeurs de la délégation des services publics au privé, notamment en sa qualité de Président de l'Institut de la Gestion Déléguée (IGD), il est qualifié par les [Rencontres Internationales des PPP](#) comme l'une des "personnalités très impliqués dans le déploiement des PPP" aux côtés de Dominique Perben, de Christian Estrosi et aussi de [Michel Destot](#) l'ancien maire de Grenoble et député PS de l'Isère (bien regarder le panneau en arrière plan : PPP!).

Il est aussi le président d'honneur de la [FNEP](#) qui se félicite de l'implication de son président d'honneur dans la promotion des PPP, on le retrouve président de [Railenium financé majoritairement par le public](#) mais toujours en compagnie des grosses entreprises du privé.

Il est également le président de [l'IFSTTAR](#) et le directeur du collège des Bernardins.

Voilà, pour ce que nous en savons, qui est le président de Lyon Turin Ferroviaire, précédemment dirigeant de RFF, un militant déclaré du transfert des services publics au privé. C'est d'ailleurs en qualité de président de l'IGD [qu'il intervient à Bercy](#).

Le cumul n'est pas exclusivement réservé aux politiques ...

Pour que le lecteur soit totalement convaincu de la place centrale du PPP dans le projet Lyon Turin, il suffit de se reporter au mode de financement retenu : les "Project Bonds" ou "Obligations de Projets". Il s'agit de faire financer ce grand projet par le marché boursier obligataire pour tenter de masquer l'augmentation de la dette publique. On trouve la confirmation de l'articulation des *project bonds* avec les PPP sur le site de la [BEI](#) (*Banque Européenne d'Investissement*).

Dans le cas du Lyon Turin l'astuce consiste à bénéficier du financement obligataire boursier, non pas par la qualification d'un projet de qualité répondant à une hypothèse d'équilibre d'exploitation, mais en apportant en contrepartie du financement par le marché boursier, la garantie des Etats français et italien.

CONTRE LE LYON-TURIN C'EST ÊTRE POUR LE ROUTIER : FAUX !

Les opposants à la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre l'aéroport de Lyon (et non pas au départ de la ville de Lyon) et Turin, fondent leur argumentation sur l'existence d'une ligne ferroviaire qui a été rénovée, améliorée et modernisée pour près de un milliard d'Euros (selon Bernadette Laclais Députée PS de Savoie) entre Dijon et l'Italie et également en Italie jusqu'à Turin. [Cette ligne permet de transporter des marchandises et des camions sur les trains au gabarit GB1 ou GB+](#) (4 mètres de haut aux angles).

Les opposants sont les seuls à exiger l'utilisation de cette ligne existante qui a une capacité de transport de marchandises reconnue par tous de plus de 18 millions de tonnes à l'année. "Exiger" est bien le mot puisque qu'ils ont déposé [plainte](#) au Procureur de la République de Chambéry pour mise en danger de la vie d'autrui, par abstention d'utilisation de la ligne existante.

Dans cette plainte, ils reprennent toutes les [études](#) démontrant la capacité inutilisée de la ligne ferroviaire Ambérieu, Modane, Italie.

Le [dernier document](#) datant du 6 novembre 2013, signé par Monsieur Luc Roger pour RFF.

Les opposants sont donc contre le développement du trafic routier, ils exigent le report sur le rail immédiatement sur la ligne existante.

Ils demandent également le doublement des lignes ferroviaires à voie unique qui desservent Chambéry et Annecy, non pas pour y faire circuler les trains de marchandises mais pour développer les TER et les

transports de proximité pour les agglomérations de Chambéry et Annecy qui voient circuler chaque jour, cent mille voitures représentant 80% de la pollution des transports dans les agglomérations Alpines.

Le doublement de ces lignes permettra également d'améliorer le temps de parcours entre Paris et Annecy en le portant à 3 heures environ et entre Lyon et Chambéry ou Paris et Chambéry, à fortiori entre Lyon et Turin.

Est-il utile de préciser que le doublement de la ligne vers Annecy est promis depuis 1991 et n'est toujours pas réalisé faute de financement disponible, on parle de 300 millions d'Euro. Le doublement et la protection phonique de la voie desservant Chambéry coûterait environ 500 millions d'Euros.

Enfin, les opposants demandent la sécurisation de la voie ferrée bordant le Lac du Bourget par la couverture des voies en intégration paysagère, permettant de sécuriser les espaces naturels en cas de déraillement.

On ne peut raisonnablement prétendre, après avoir pris connaissance de ces documents publiés, que l'opposition au Lyon Turin ne serait pas pour le report des marchandises sur le rail, pour le développement des transports de voyageurs, pour la diminution du trafic routier dans les villes alpines, pour l'installation de la gare de chargement prévue à Ambérieu qui permet de capter sur le rail non seulement les poids lourds de l'Est lyonnais mais également ceux qui se dirigent vers le tunnel du Mont-Blanc.

Pour terminer, il faut préciser que les calculs de capacités ont été faits au mieux, sur la [base d'une exploitation annuelle](#) (page 104) de 260 jours pour les trains de fret traditionnel et 300 jours pour l'autoroute ferroviaire.

LES MARCHANDISES CIRCULANT ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE SONT EN AUGMENTATION : FAUX !

Dans les Alpes, les tonnages de marchandises circulant par la route et par le rail sont en [diminution](#) permanente depuis 1994. Il sont en 2012 (22,4 millions de tonnes) au niveau de l'année 1987 (22,3 millions de tonnes). Ces chiffres, que personne ne conteste, sont fournis par l'OFT dans ses [rapports annuels](#) disponibles sur le site www.lyonturin.eu.

La capacité de la ligne existante, reconnue par RFF (22,5 millions de tonnes), permet donc de transporter la totalité des marchandises qui a circulé par la route et le rail en 2012 (22,4 MT).

Les promoteurs du projet ont compris que la baisse des trafics est bien antérieure à la crise (le [film "Lyon Turin à tout prix" à 2'31](#)) et qu'elle est le résultat des délocalisations italiennes et françaises. Ils expliquent aujourd'hui, que les marchandises qui circulent sur la côte méditerranéenne passeraient à l'avenir par le Lyon-Turin.

Pourtant [de nombreuses études](#) qu'ils avaient fait réaliser affirmaient le contraire.

Là encore les opposants apportent la preuve qu'ils sont seuls à exiger le report des marchandises en transit qui circulent sur la côte méditerranéenne vers l'autoroute maritime entre Barcelone et Gênes en Italie.

Cela concerne 700.000 camions à l'année soit environ 60% du trafic sur la côte.

"Exiger" est bien, une nouvelle fois, le mot qui convient puisqu'ils ont déposé [plainte](#) entre les mains du Procureur de la République d'Aix-en-Provence pour mise en danger de la vie d'autrui par abstention de l'utilisation de la voie maritime.

Les partisans du Lyon Turin affirment que les trafics de marchandises ont augmenté en "noyant" les axes Est-Ouest, en forte diminution, avec les axes Nord-Sud en Suisse et en Autriche qui eux sont en augmentation puisqu'ils reçoivent les marchandises en provenance des ports et leurs importations. Entre la France et l'Italie du Léman à la Méditerranée, les tonnages ont diminué depuis 1994.

Ils étaient de 44,6 millions de tonnes en [1994](#) pour tous les passages rail et routes et sont en [2012](#) de 39,8 millions de tonnes. L'augmentation du fret à Vintimille qui peut d'ailleurs passer par la mer, n'a pas compensé la diminution dans les Alpes du Nord.

Avec sa capacité de 22,5 millions de tonnes, la ligne ferroviaire existante répond dès aujourd'hui aux objectifs du Grenelle de l'environnement, ainsi qu'aux [objectifs fixés par l'Europe](#) qui prévoient pour 2050, le transport de 50% des marchandises par des moyens autres que routiers.

Dans les Alpes, la ligne existante permet de transporter par le rail non pas 50% en 2050 mais 100% immédiatement.

Si l'on considère la totalité des échanges franco-italiens, du Léman à la Méditerranée, soit 39,5 millions de tonnes, la ligne existante est en mesure de transporter plus de 50% des marchandises qui y circulent.

Si l'on se fie au nombre de camions circulant dans les Alpes au Mont-Blanc et au Fréjus, le constat est le même : les diminutions sont bien antérieures à la crise. Il a circulé moins de camions en 2013 au [Mont-Blanc](#) (549.175 PL) qu'en 1987 (556.447 PL). [Au Fréjus](#) on comptabilisait 662.995 poids lourds soit environ 80.000 de moins que les 743.131 camions dénombrés en 1994.

L'augmentation du nombre de poids lourds transfrontaliers dans les Alpes n'existe pas et la diminution date de 1994 bien antérieurement à la crise.

LA LIGNE EXISTANTE DATE DU XIX SIECLE ET NECESSITE 3 MOTRICES, CE QUI INTERDIT DE DEVELOPPER LE FRET : FAUX !

Avant tout, il n'est pas contestable que le représentant de RFF dans le GEIE [Rail Freight Corridor 6](#) connaît les conditions d'exploitation de la ligne ferroviaire existante avant d'apposer sa signature [confirmant sa capacité de 22,5 millions de tonnes](#). (page 50)

Ensuite, les Suisses utilisent une voie ferrée au [Gothard, à 1.150 mètres d'altitude, qui date de 1874](#) sur laquelle il est nécessaire d'avoir 3 motrices pour les trains lourds (celle de Modane date de 1872).

La preuve se trouve sur cette [vidéo](#) tournée sous la neige à Göschenen, entrée Nord du tunnel du Gothard qui est situé à 1.150 m d'altitude.

Les Suisses transportaient 16,8 millions de tonnes en 2000 sur cette ligne du XIXème siècle, comme le prouve également le rapport annuel de [l'OFT](#).

S'il a bien existé des problèmes d'exploitation sur la ligne franco-italienne dus notamment à la tension des réseaux français (1500V) et italiens (3000V) qui imposait le changement de motrices à Modane; ces temps sont révolus avec [la mise en service des motrices BB 36000 qui sont tri tension et plus précisément des BB36300 homologuées sur le réseau italien de RFI à partir de 2000](#). Elles permettent de rouler sans s'arrêter pour passer de 1500 V à 3000 volt.

Pour mémoire, le métro parisien et notamment la ligne 1, fonctionne sur une infrastructure du XIXème siècle avec la même automatisation que la ligne 14 dernière en date.

LE PROJET LYON-TURIN PLACERAIT PARIS A 4 HEURES DE MILAN AU LIEU DE 7 HEURES ACTUELLEMENT : FAUX !

Le meilleur temps de trajet envisagé n'est pas de 4 heures mais de 4h15 et [le temps actuel](#) n'est pas de 7 heures mais de 6h56 et inclut 9 arrêts alors que le voyage en 4h15 est un temps sans aucun arrêt.

Par ailleurs, les TGV qui vont à Milan utilisent entre Turin et Milan la ligne normale et non pas la ligne à grande vitesse d'où [un temps de parcours d'une heure trente](#) qui pourrait être [réduit à 44 minutes](#).

Avec les infrastructures existantes et sans arrêt entre Paris et Milan, il est donc possible de faire le parcours aujourd'hui en 5 heures et 10 minutes. (45 mn de moins en utilisant la voie rapide italienne et 60 mn de moins pour les ralentissements des 9 arrêts).

Avec le doublement de la ligne desservant Chambéry, il est encore possible de gagner 10 minutes et atteindre 5 heures entre Paris et Milan.

Qui peut prétendre qu'il est d'utilité publique de dépenser 30 milliards d'Euros pour gagner 45 minutes ?

L'ARGUMENTATION ENVIRONNEMENTALE DES OPPOSANTS REPOSE SUR LA PRESENCE D'AMIANTE ET D'URANIUM : FAUX !

Il suffira de chercher une seule allusions à ces problèmes dans le [recours au Conseil d'Etat](#) pour s'en convaincre.

Cela ne veut pas pour autant dire que ces problèmes n'existent pas, ils ont été révélés dans les rapports géologiques de LTF, les opposants ont simplement observé qu'aucune mesure n'avait été envisagée pour la présence d'uranium et d'amiante.

Ce que disent les opposants c'est que LTF traite les problèmes lorsqu'ils se présentent sans réelle politique de prévention. Ce qu'ils constatent c'est que LTF ne tient pas ses engagements notamment en ce qui concerne les dépôts de déblais, elle les stocke définitivement alors qu'elle s'était engagée à les évacuer après égouttage.

Leur argumentation en matière environnementale, c'est celle de l'eau, qui est détaillée dans le [recours au Conseil d'Etat](#) (point 646 et suivants page 192).

Les tarissements et drainages consécutifs aux percements de tunnels modifient les réseaux hydrologiques de façon irréversible. Il ne s'agit pas que des tarissements de sources d'eau potable, mais des risques incontestables pour la biodiversité par l'assèchement ou la diminution de toute l'hydrologie de surface.

[Une étude commandée par l'Europe](#) (page 47) estime les drainage du tunnel de base entre 60 et 125 millions de mètres cubes par an ce qui représente la consommation d'une ville d'un million d'habitants. Sur la même page en bas, on lit : " *A l'inverse, pour les zones situées en amont des extrémités des tunnels, le débit total des eaux de surface, et particulièrement l'écoulement minimum annuel pourraient être affectés, la répartition entre les eaux de surface et souterraines pourrait être changée radicalement. De telles variations peuvent affecter l'environnement en général ...* "

En extrapolant les résultats de cette étude à la totalité du projet en France on obtient un volume de 145 à 300 millions de mètres cubes par an.

Qui peut prendre une telle responsabilité et au nom de quoi ?

Ce que dénoncent les opposants à cette nouvelle ligne, c'est que Réseau Ferré de France a choisi de niveler par le bas l'information du public sur les problème de l'eau lors de l'enquête publique de 2012, en ne publiant pas des informations en sa possession.

Une fois encore c'est écrit dans [l'avis de l'autorité environnementale](#) du 7 décembre 2011 à la page 15, point 3.3.2, elle indique : " *Compte tenu de cette hétérogénéité dans l'avancement des études, le maître d'ouvrage a choisi de « niveler par le bas » son approche hydraulique et hydrologique au sein de l'étude d'impact, et de reporter sur la procédure « loi sur l'eau » la charge de présenter une analyse technique détaillée et cohérente sur tout le tracé.* "

Les opposants ne sont donc pas des catastrophistes et n'agitent pas le chiffon rouge, ils demandent des comptes et de la transparence comme le font les opposants au nucléaire.

CE CHANTIER CREERA DES MILLIERS D'EMPLOIS DANS LES ALPES : FAUX !

Il est indéniable qu'il y aura des travailleurs embauchés pour ce projet s'il devait se faire. Les questions qui se posent, loin des slogans des communicants et des lobbyistes, sont précises : combien ? pour quel durée ? selon quelle réglementation ?

La réglementation, c'est la Directive 96/71 CE, celle du travail détaché. Là encore, ce sont les gouvernements qui l'ont inscrite dans [l'accord du 30 janvier 2012 au paragraphe 10.2](#).

Pourquoi avoir déjà précisé dans cet accord que les entreprises pourront recourir au travail détaché institué par la directive Bolkenstein ? Les grands utilisateurs de ce type d'emplois "low cost" ont pour certains été répertoriés par le [rapport au Sénat N°527 d'Eric Bocquet](#). On y retrouve nombre de fervents partisans du Lyon Turin comme Bouygues, Eiffage et le transporteur Norbert Dentressangle.

Voilà pour le type d'emplois envisageables, des emplois low cost avec les abus qui ont déjà été révélés par le Sénat.

Le nombre ? Il suffit de reprendre celui qui est annoncé pour [le tunnel du Saint Gothard en Suisse](#) qui fait également 57 kilomètres : 1.800 personnes.

Pour le Lyon Turin [il en a été annoncé 3.000, 4.000 et jusqu'à 30.000](#) en multipliant 3.000 la une durée de 10 ans de chantier !

Abus de conscience.

UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE : FAUX !

Ce projet c'est l'artificialisation de 1.500 hectares de terre, par les emprises foncières, pour les voies, par les zones d'entreposage des déblais, par les infrastructures induites.

Pour le seul département de la Savoie, la Chambre d'agriculture a calculé la perte de 600 hectares.

Ces seuls chiffres disqualifient le "verdissement" de ce projet, mais il l'est encore plus dans son fondement. C'est en effet un projet qui prévoit un quadruplement des marchandises qui circulent entre la France et l'Italie par les Alpes du Nord en prédisant un tonnage de 80 millions de tonnes en 2035 contre 22,4 millions de tonnes aujourd'hui.

Ajoutons à cela les drainages des réseaux hydrologiques, les assèchements des milieux naturels en surface avec la perte de biodiversité qui va avec et l'on a la démonstration du caractère catastrophique de ce projet.

CE QUE DIT L'OPPOSITION, CE QU'ELLE PROPOSE, CE QU'ELLE DEMANDE :

1/ Les constats dans les agglomérations des Alpes, Chambéry et Annecy montrent que la pollution en matière de transports provient :

- pour 80% des voitures (100.000 passages par jour soit l'équivalent de 20.000 camions par jour),
- pour 11 à 15% des camions de transport régional (2.500 passages par jour),
- pour 5 à 9% des camions transfrontaliers (de 1.700 à 2.000 passages par jour),

La ligne existante permet de transporter la totalité des marchandises qui circulent dans les Alpes, l'opposition exige qu'elle soit utilisée à hauteur de sa capacité reconnue, par la contrainte s'il le faut, car il s'agit d'une question de santé publique.

La majeure partie de la pollution dans les agglomérations provient de toute évidence des transports individuels, les opposants demandent que les lignes ferroviaires desservant Chambéry et Annecy soient doublées pour augmenter le nombre et la fréquence des transports collectifs de proximité et pour améliorer la sécurité.

Qui peut s'opposer à ces demandes de bon sens ?

2/ De nouvelles technologies apparaissent, notamment avec la motorisation électrique des poids lourds.

Scania et Siemens ont développé des [poids lourds électriques](#) fonctionnant avec des caténaires. [Renault en produit qui fonctionnent sur batteries.](#)

[Le port de Los Angeles](#) met en place une plate forme d'essai des camions Scania Siemens.

Nombre de mairies se sont équipées de [camions bennes à ordures électriques.](#)

Ces développements constituent une partie de la solution pour diminuer la pollution des transports de marchandises régionaux, ils peuvent aussi faire partie de la solution transalpine ou méditerranéenne pour peu que la volonté politique de réduire la pollution soit effective et pas seulement velléitaire.

Il est désormais certain que les camions électriques vont prendre de l'ampleur, ce qui est évident, c'est que le projet Lyon-Turin ne prend pas en compte ces développements et présente une vision quasi monomaniaque des transports avec comme seul problème le transport transfrontalier et comme seule solution le rail.

Un proverbe dit "donnez un problème d'assemblage à un fabricant de marteau, il ne trouvera des solutions que sous forme de clous". Faites la même chose pour le transports en demandant à un ingénieur RFF ou SNCF, il trouvera des solutions en forme de voies ferrées, posez la question à Eiffage ou Spie il trouvent des solutions sous forme de tunnels ... accompagnés de subventions publiques.

Les opposants disent qu'il faut travailler à la modernisation du matériel roulant pour revenir à une exploitation rationnelle des wagons isolés. [La technologie d'attelage et de freinage utilisée pour le fret ferroviaire est obsolète](#) et ne [permet pas de développer cette activité.](#)

Les opposants demandent également l'expérimentation de la motorisation répartie pour les wagons de fret qui doit déboucher sur des attelages automatiques et des possibilités de téléguidage des wagons.

3/ Le Lyon Turin n'a jamais fait l'objet de débat public. [La FNAUT le demandait en 1999](#) et en [2003](#). Son président a changé d'avis et réclame maintenant la construction du tunnel de base en urgence mettant ainsi "la charrue avant les bœufs".

Les opposants réclament le débat public et organisent des réunions publiques pour transmettre l'information. Cette absence de débat public viole les dispositions de la [Convention d'AARHUS](#), point qui est développé dans le [recours au Conseil d'Etat](#).

4/ Ils demandent la transparence et condamnent les conflits d'intérêts, comme l'a fait la Cour des Comptes.

Les opposants dénoncent le fait que des commissaires enquêteurs du Lyon Turin aient travaillé sur d'autres enquêtes publiques qui se trouvent dans le périmètre du projet Lyon-Turin, qui ont travaillé pour la SNCF dans le cadre du dossier Lyon Turin ...

Tous ces conflits d'intérêts sont décrits, pièces à l'appui, dans le [recours au Conseil d'Etat](#) aux points 276 et suivants.

Les opposants refusent que les évaluations internes en vue des marchés publics de Lyon Turin Ferroviaire soient divulgués avant le dépôt des offres, comme cela a été [le cas pour une galerie qui est projetée entre Saint Martin de la Porte et la Praz.](#)

Ils dénoncent le fait que Monsieur Du Mesnil président de LTF puisse signer des marchés avec SPIE alors que [SPIE fait partie du Conseil d'Administration de L'IGD dont Monsieur Du Mesnil est le président](#).

Ils dénoncent le fait que que [les recommandations de la Cour des Comptes en matière de conflit d'intérêts pour l'expertise des coûts du projet soient méconnues](#) et que tout soit organisé par LTF pour limiter les candidatures indépendants avec [un appel d'offre publié le 23 juillet 2014 à échéance du 22 août 2014](#).

Ils dénoncent bien d'autres choses que vous pouvez retrouver en intégralité dans [les communiqués](#).

[L'ouverture à la circulation de la galerie de sécurité du Fréjus](#),

[les demandes d'augmentation du trafic routier dans les tunnels des Alpes](#) par le Président des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc,

[les augmentations de capacités des autoroutes dans les Alpes](#), ...

Ils dénoncent le fait que Monsieur Du Mesnil président de LTF puisse signer des marchés avec SPIE alors que [SPIE fait partie du Conseil d'Administration de l'IGD dont Monsieur Du Mesnil est le président](#).

5/ Les opposants constatent que comme pour l'ensemble des Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII) les méthodes sont les mêmes, les arrangements également avec les copinages et les proximités douteuses du politique avec le privé. Les différentes rencontres entre les mouvements d'opposition le démontrent.

Ces méthodes, ces habillages et ces opérations de communications confiées à grand frais aux agences de communication au travers d'association de lobbying largement subventionnées par les deniers publics, sont dénoncées.

L'opposition dénonce la gabegie de l'argent public et la dette publique lorsque, comme pour le Lyon-Turin, elle ne répond pas à l'utilité publique et l'intérêt général.

Chacun se rendra compte, à la lecture de cette contribution que loin de refuser le débat, l'opposition à la nouvelle ligne Lyon-Turin l'alimente par des faits et la publication de nombreux documents, la caricature qui en est faite, en lui imputant des arguments que l'on ne retrouve pas dans le [recours au Conseil d'Etat](#), est une méthode classique de disqualification.

L'opposition au Lyon-Turin comme bien d'autres mouvements comme le [CADE](#), NDDL et bien d'autres, a choisi de démontrer plutôt que d'alléguer, il n'est pas aisé d'être contre ce projet sans avoir beaucoup travaillé, l'opposition l'a fait sans être subventionné, il est alors difficile de supporter les insinuations de financement de ce mouvement par Berlusconi et ses amis, ni cette méthode qui tient plus de la diffamation que du débat.

Cette contribution est fatalement incomplète, mais son but est avant tout de montrer les ressources documentaires des opposants, leur travail et leur rigueur. Ils sont à la disposition de toutes celles et ceux qui souhaitent, partout en France, organiser le débat sur ce projet qui ne sera financé que par les contribuables pour le seul intérêt de quelques uns.

Les opposants sont avant tout, pour l'utilisation rationnelle de l'existant, pour le développement rationnel du fret ferroviaire, pour des solutions de bon sens, pour la diminution du nombre de camions sur les routes et autoroutes, pour la préservation de la biodiversité et des réseaux hydrologiques.

Ceux qui, à bout d'argument expliquent que ce projet est pluriséculaire utilise un bien mauvais argument préparé par des communicants en marketing, car la notion intrinsèque de la pluri sécularité est la chimère de l'infailibilité des promoteurs, cette notion est à coup sûr antidémocratique.

Les opposants peuvent être contactés sur le site <http://lyonturin.eu/>, ils répondront à vos questions.

Des liens pour aller plus loin:

<http://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/auteurs/index.php?id=60144>

[http://lyonturin.eu/documents/docs/Les echos ESSIG DUPORT.pdf](http://lyonturin.eu/documents/docs/Les%20echos%20ESSIG%20DUPORT.pdf)

<http://www.presidioeuropa.net/blog/>

<http://www.politis.fr/Lyon-Turin-Le-projet-ne-sera,27848.html>