

ILS ONT DIT  
**OUI**  
À L'UTILISATION DES  
LIGNES EXISTANTES



ILS ONT DIT  
**OUI**  
AU FRET  
FERROVIAIRE  
MAINTENANT

CGT

CFDT

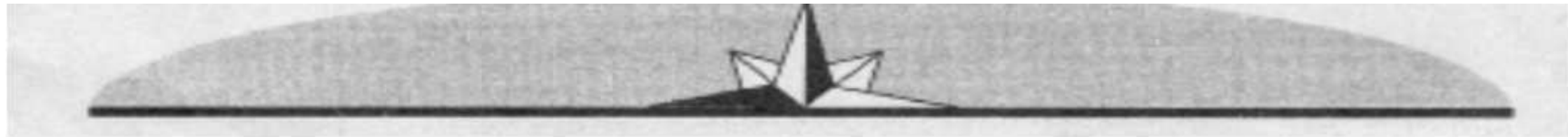
FO

FGAAC

UNSA

Cheminots

SUDRail



**SAMEDI 17 JUIN 2000**

**TOUS A AMBERIEU avec les Associations et la Population,  
pour réclamer haut et fort des solutions alternatives pour nous**

**et demain pour nos enfants,  
il en va de l'avenir de tous.**

**RASSEMBLEMENT A 14 H 30 DEVANT LA GARE D'AMBERIEU**

*PS: Les organisations suivantes soutiennent la manifestation : FNAUT Rhône-Alpes- RÉAGIR- VIVRE EN MAU-RIENNE-A.R.S.M.B.-FRAPNA- Groupes Communistes et Verts régionaux- Comité Régional CGT*

**C'était le 18 mai 2000**

# EXTRAITS

CGT

CFDT

FO

FGAAC

UNSA  
Cheminots

SUDRail

**Il faut une  
autre  
politique  
des  
transports**

Avec de faibles investissements (*maintenance et humain*), il est possible de transférer tout de suite l'équivalent en tonnage de 1.200 par jour camions transitant par la Maurienne sur le rail.

La capacité actuelle de la ligne Ambérieu-Modane permet ce transfert.

Le Vice-Président du Conseil Régional chargé des transports doit rencontrer la SNCF pour obtenir cette redynamisation du site d'Ambérieu.

◆ *A moyen terme, d'autres alternatives sont possibles :*

- *Par un développement du combiné et du ferroutage avec l'installation d'un portique sur Ambérieu et la mise en place d'une plate-forme multi-modale permettant un développement considérable du transport ferroviaire fret.*



# CGT Rhône-Alpes

Lyon, le 18 septembre 2007

Depuis le 4 novembre 2003, un service d'autoroute ferroviaire alpin (AFA) est en service d'Aiton – Bourgneuf en Maurienne à Orbassano en Italie.

...

Le résultat est obtenu dans le cadre d'une expérimentation exercée sur la ligne classique avec des fortes contraintes d'un parcours en situation de travaux pour augmenter le gabarit des tunnels.

Une fois ces travaux réalisés, une montée en service est espérée avec un objectif affiché dans le cadre de l'accord franco-italien du 29 janvier 2001 de 200.000 camions par an.

# PROJET LYON - TURIN

**I/ OUI** aux  
marchandises sur le  
rail immédiatement  
C'est une part du  
ferroviaire de 75%  
possible dès  
aujourd'hui



**II/** Un projet  
inutile coûteux  
et dangereux  
alors que  
l'existant n'est  
pas utilisé  
c'est **NON**

**III/** Sans intérêt général et sans débat Lyon-Turin est inutile et imposé  
comme les autres GPII

ILS DISENT NON  
À LA POLLUTION

À PROPOS D'UNE  
NOUVELLE LIGNE  
LYON-TURIN  
ILS DÉCLARENT





# Conseil Général des Ponts et Chaussées

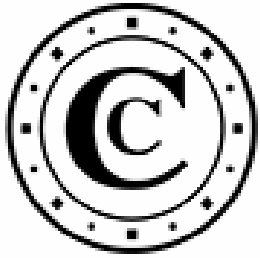
- ***Il est donc improbable que les infrastructures existantes soient saturées en 2015 et il est encore trop tôt pour prévoir quand elles le seront.***
- ***Ainsi, d'un strict point de vue socio-économique, le projet se situe à un niveau qui ne permet pas à la mission d'en recommander la réalisation avant 2020.***



# Yves CROZET

Economiste français,  
Spécialiste de l'économie des transports  
Professeur Sciences Po Lyon & Université Lyon II  
Ex-président du Laboratoire d'Economie des  
Transports

- *« Si vous avez regardé le Lyon-Turin, on nous dit, il faut faire le Lyon-Turin, c'est indispensable. Il y a 20 ans, il passait 10 millions de tonnes de marchandises par an sous le tunnel actuel du Fréjus en ferroviaire. Aujourd'hui il en passe 3,5.*
- *Et on me dit : ah mais si on fait le Lyon-Turin, ça va relancer le fret ferroviaire français, je suis désolé, je n'y crois pas, c'est du fétichisme. »*



# La Cour des Comptes

- *Il ne reste en fait pratiquement aucune ville européenne qui soit à la fois d'importance suffisante en termes de population et suffisamment proche pour justifier d'une liaison TGV par rapport à la France*
- *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."*



# L'Inspection Générale des Finances

- A l'issue des analyses approfondies qu'elle a menées sur cet ensemble d'aménagements, 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.**
- A cet égard, elle relève en premier lieu que **les études socio-économiques conduites par Alpetunnel reposaient sur une méthodologie discutable ...**



**Les Amis  
de la Terre**

# Les Amis de la Terre

- Combien de temps un tel degré d'incohérence, d'absurdité et d'opacité sera-t-il soutenable ?
- Quand, enfin, un débat public contradictoire sera-t-il organisé sur ce projet, **financièrement d'importance nationale** ?
- Car la face cachée du projet Lyon- Turin c'est l'assèchement à son profit de la majorité des aides européennes, c'est l'impossibilité d'entretenir et de rénover le réseau des TER, actuellement en déshérence un peu partout en France. Car, comme le dit un proverbe grec « on ne peut dépenser son argent qu'une fois » que ce soit par la SNCF, ou par les régions.



# Dominique DORD

Député 1<sup>ère</sup> circ. de la Savoie - LR  
Maire d'Aix-les-Bains

- *"Je pense que plus personne ne veut reculer face aux engagements pris et aux sommes déjà engagées (environ 950 millions d'euros pour les travaux de reconnaissances, ndlr). C'est une fumisterie.*
- *Nous nous sommes engagés dans quelque chose d'alarmant, proche de la logique de celle de Notre-Dame-des-Landes (le projet d'aéroport à Nantes, ndlr). Folie des grandeurs ? Peut-être. C'est surtout une manière obsolète de faire de la politique qui est de mener des grands projets d'infrastructures. Le Lyon-Turin est l'archétype d'une logique technocratique dépassée."*



# Rémy PRUD'HOMME

Professeur émérite à l'Université de Paris XII  
Fondateur & Responsable du DEA de Transport de  
l'Université de Paris 12 & de l'École Nationale des  
Ponts et Chaussées.

- *"Toutes les études indépendantes ont montré que ce projet pharaonique était une folie économique. Il est facile de le comprendre en pensant au tunnel sous la Manche. Le coût de la ligne Lyon-Turin est plus élevé que celui de la ligne Paris-Londres. Mais le trafic et donc les revenus potentiels sont beaucoup plus faibles (14 fois pour les passagers, 3 fois pour les marchandises). Déjà, les revenus du tunnel sous la Manche ne couvrent pas ses dépenses d'investissement et de fonctionnement, comme le savent trop bien les épargnants et les banques qui l'ont financé.*
- *Les revenus du tunnel alpin ne couvriront même pas 10 % des coûts. Tout cela était déjà évident dans les années 1990, lorsque le projet a été conçu. Cela l'est bien davantage aujourd'hui, du fait d'une triple évolution."*



# FRAPNA Savoie

- la FRAPNA Savoie a fait savoir à plusieurs reprises qu'avec l'établissement d'une plate-forme de chargement à Ambérieu, c'est maintenant qu'il faut se donner les moyens d'organiser le ferroutage de manière efficace, sans pour autant cautionner le trop grand nombre de camions qui circulent dans nos vallées alpines (y compris en Suisse).
- Vus les potentiels connus de la ligne ferroviaire actuelle et ceux du tunnel du Mont Cenis, (tous deux ayant été récemment modernisés), il n'est pas nécessaire d'attendre la fin des travaux prévus en 2030 pour instaurer le ferroutage, cette proposition allant dans le sens d'une cohérence des espérances de la COP 21 récemment portées par la France : **Le chargement, c'est maintenant !**





# Michèle RIVASI

Eurodéputé – EELV

Fondatrice de la CRIIRAD

Commission de l'environnement, de la santé  
publique et de la sécurité alimentaire

- Utilisons déjà l'existant et voyons ensuite quelles nouvelles infrastructures sont utiles. Ceci est plus raisonnable au regard du coût de ces projets.
- Selon moi, il y a aussi de gros efforts à faire du côté des autoroutes maritimes. Pour moi, la transparence de l'information sur ce dossier peut avoir un impact tel qu'elle peut stopper le projet.
- Quand les citoyens vont se rendre compte de l'ampleur des mensonges, de la tricherie et des conflits d'intérêts qu'il y a dans le dossier, ses initiateurs n'auront d'autre choix que de l'arrêter.
- Car ce projet n'est ni plus ni moins qu'entaché d'illégalité. En termes de coût, les élus soutenant ce projet prennent une lourde responsabilité car ils feront peser une lourde dette sur notre avenir et sur le budget des transports en France.



# Michael CRAMER

Eurodéputé allemand - Die Grünen  
Président de la Commission des  
Transports et du Tourisme

*Je n'ai jamais vu un projet être financé à hauteur de 40% par l'Union européenne. Parmi les derniers exemples, la ligne traversant Vienne : 3% du montant a été payé par l'UE. Et pour Stuttgart-Ulm : 12 à 14% (les deux ouvrages font partie de la Ligne Grande Vitesse Est Européenne, Paris-Bratislava).*

*C'est complètement fou. Si l'Union européenne payait 40% du tunnel, elle n'aurait quasiment plus les capacités de financer les autres projets.*

*Or le Lyon-Turin n'est pas le seul projet pharaonique »*



# Marco VALLI

Eurodéputé italien - M5S

Membre de la Commission du contrôle  
budgétaire

Et quand on parle de grand projet, évidemment on parle du Turin-Lyon qui représente un coût exorbitant pour les finances publiques, pour le budget de l'Union Européenne.

Visiblement, il y a beaucoup de hâte à faire démarrer le chantier sans pour autant avoir une idée précise des coûts parce qu'il n'y a pas de chiffres indépendants qui assurent la viabilité de ce genre de projet.

Comment est-il possible de ne pas justifier une dépense aussi importante ?

Comment est-il possible qu'il n'y ait pas de transparence quant aux financements publics qui ont déjà été accordés ?

Nous voulons la publication de tous les documents secrets sur le Lyon-Turin!



# VIVRE et AGIR en MAURIENNE

- **Le Lyon-Turin :**
- **Vivre et Agir en Maurienne se bat avec de nombreuses autres associations françaises et italiennes contre ce projet sans utilité publique, ruineux, nuisible pour l'environnement.**



# Karima DELLI

Eurodéputé – EELV

Commission des transports & du tourisme

- Il est absurde de poursuivre le chantier du Lyon-Turin dont chaque kilomètre coûterait le prix d'un hôpital de 60000 m<sup>2</sup>.
- Au total, ce chantier coûterait plus de 26,1 milliards d'euros. Dans le même temps, des projets utiles, dont l'utilité publique est véritablement démontrée, se voient refuser leur financement dans de nombreux pays de l'Union Européenne.
- Ce deux poids deux mesures ne fait qu'augmenter la défiance des Européens à l'égard des choix de leurs dirigeants.
- Donc nous nous répétons encore une fois et autant que de besoin: « Non au GPII du Lyon-Turin! »



# François Michel LAMBERT

Député 10<sup>ème</sup> circ. Bouches-du-Rhône – PS

Vice-président de la commission

Dév. Durable & Aménag. Terr.

- Savez-vous qu'avec seulement 10% du financement alloué au Lyon-Turin on est en mesure de moderniser l'ensemble des trains de fret de notre pays.
- Toute la capacité du tunnel actuel est loin d'être exploitée pleinement et la révolution numérique, avec l'optimisation du transport qu'elle entraînera (synergies wagons-robots notamment), rendra le nouveau tunnel inutile



# France Nature Environnement

- Nous demandons le développement de l'Autoroute ferroviaire alpine (AFA) depuis Ambérieu. Actuellement expérimentale, elle doit se développer à l'échelle industrielle.
- Cela peut se faire « tout de suite et maintenant » le temps de faire une plateforme de chargement/déchargement et de prendre des mesures politico-économique en faveur du report modal de la route vers ce service. Elle a l'avantage d'être entre les autoroutes A40 et A43 à l'Est de Lyon permettant de diminuer significativement les trafics poids-lourds en direction des 2 tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.



# Daniela AIUTO

Eurodéputé italien - M5S

Membre de la commission Transport et  
Tourisme

En plénière, récemment, le Parlement a voté à une large majorité le document sur la protection des intérêts financiers 2014. Nous avons demandé à la Commission de rendre publique tous les documents concernant le projet ferroviaire à grande vitesse Turin-Lyon et les financements attenants. Alors qu'est ce qui empêche le Commission et la Sté TELT de publier toutes ces informations ?

Nous avons besoin de transparence, il s'agit de ressources publiques. Il faut que la volonté du Parlement Européen soit respectée.





# Nicolas HULOT

Fondation pour la Nature et l'Homme  
Militant écologiste

- *"Force est d'abord de constater la faible cohérence de nos politiques publiques : de très grands projets ou programmes français comme le réseau de transport " Grand Paris Express ", le Lyon-Turin, ou les lignes à grande vitesse en projet n'entraînent, toutes choses égales par ailleurs, que des réductions d'émissions symboliques à cette échéance.*
- *Même si aucun d'entre eux ne peut être tenu responsable à lui seul de l'atteinte d'un objectif aussi ambitieux, on peut s'inquiéter de voir ces grands projets n'y contribuer en rien."*



# SNCF et ses cadres

- *"Ce sera autant d'argent en moins pour moderniser le réseau ferroviaire existant" ..... (Guillaume Pépy)*
- *"Il n'y a pas de bassin de population suffisant entre Lyon et Turin/Milan ou entre Paris et Turin/Milan pour faire exploser le trafic. Ce n'est pas comme Paris-Londres relié par le tunnel sous la Manche «*
- *Perpignan-Figueras : "Aujourd'hui le concessionnaire est en faillite car le trafic n'est pas au rendez vous"*
- *Lyon-Turin : "c'est une affaire qui sert d'avantage les bétépistes que les entreprises ferroviaires"*



# Grenoble



# Grenoble.fr

- ***La réalité des finances publiques ainsi que les incohérences du dossier commandent que l'ensemble des décideurs publics, localement dans les Alpes, à l'échelle régionale mais également au niveau de l'Etat et de l'Union européenne, abandonne ce projet et concentre ses ressources sur les transports du quotidien, d'une part -en particulier la ligne TER Grenoble Lyon reconnue comme « malade » par la SNCF elle-même et sur des politiques volontaristes de report modal de la route vers le rail ou d'autres moyens moins polluants, d'autre part.***



# Gilles CARREZ

Député 5<sup>ème</sup> circ. Val-de-Marne - LR  
Président de la commission des finances

- Actuellement, les travaux continuent. À quel moment devient-il critique de les poursuivre alors qu'aucune décision de principe n'a été prise ?

Débats de la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire - 16 septembre 2015 – Financement du Lyon-Turin



# Olivier KLEIN

Directeur adjoint du Laboratoire  
Economie des Transports – Lyon II

- *"Comme il s'agit des deux plus gros projets, l'UE fournit aussi les deux plus gros apports financiers, alors même qu'il s'agit d'infrastructures dont la viabilité, aussi bien économique que socio-économique, n'est pas avérée.*
- *Ces deux projets ne peuvent se réaliser que grâce à des fonds publics. Mais lorsqu'on fait la balance entre les gains de temps et les bénéfices environnementaux attendus et l'investissement, le bilan est, sinon controversé, carrément négatif."*



# Bertrand PANCHER

Député UDI 1<sup>ère</sup> circ. de la Meuse  
Responsable du Pôle Ecologie UDI  
Président de la Communauté d'agglo  
Bar-le-Duc - Sud Meuse

- *"Nicolas Hulot vient de mettre en garde le Gouvernement contre les dangers de la LGV Lyon-Turin et hier le groupe Europe-Ecologie-Les-Verts s'est à son tour insurgé contre ce projet.*
- *Bertrand Pancher, Député de la Meuse et Vice-président en charge des Politiques Environnementales de l'UDI, tient lui aussi à souligner l'inconséquence financière de ce projet, dont le coût a été une nouvelle fois épinglé par un rapport de la Cour des comptes en octobre dernier."*



# Luc BERTHOUD

Maire de la Motte-Servolex - LR

3<sup>ème</sup> Vice-Pdt de Chambéry Métropole

- Depuis plus de vingt années, les gouvernements successifs n'ont cessé d'affirmer que le projet entre Lyon et Turin serait une avancée importante permettant d'éviter la pollution dans nos vallées. Mais, le contexte socio-économique n'est aujourd'hui plus le même et, devant le risque d'un projet "pharaonique" à l'utilité contestée, nous affirmons notre position :
- "Oui au report intelligent des marchandises de la route vers le rail mais pas à n'importe quel prix."
- Nous ne devons pas manquer ce rendez-vous avec l'Histoire, les générations futures nous reprocheront d'avoir ainsi "gaspillé" l'argent des contribuables.
- Avec le collectif d'opposants au projet Lyon-Turin nous restons vigilants et nous réaffirmons avec force notre souhait de voir aboutir, dès que possible, la réhabilitation de la ligne historique.



# Guillaume CHEVROLLIER

Député 2<sup>ème</sup> circ. Mayenne – LR

Membre commission D. Durable & Am. Terr.

- Ce grand chantier est une nouvelle épée de Damoclès pour les générations futures : le coût du projet est sous-estimé, mais il faudra bien payer la note s'il est mené à bien. Or, nos concitoyens ne veulent plus de ce mode de gestion des projets publics qui creuse toujours davantage une dette publique déjà excessive.

Débats de la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire - 16 septembre 2015 - Financement du Lyon-Turin



# Commune de CHAPAREILLAN



38 530 - ISERE

- Le Conseil Municipal après en avoir délibéré, pour la protection de la population et de l'environnement,
- Rejette dans sa totalité le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin et le bien-fondé de l'intérêt général
- Le conseil adopte à l'unanimité
- Le 24 juin 2014



# Bernard REVERDY

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique  
Professeur Associé en économie à  
Université Pierre Mendès - Grenoble

Créateur & Gérant du Cabinet Conseil Reverdy Associés

Il est encore temps d'arrêter le projet et de reporter l'effort public sur l'utilisation optimale du tunnel ferroviaire actuel.

La part de transport de marchandises sur la voie ferrée au Mont-Cenis ne dépassera pas les 10 Mt, soit trois fois le trafic actuel de 3,2 Mt, un volume futur nettement inférieur à la capacité du tunnel existant et qu'il serait plus sage de consacrer toute notre énergie et nos moyens financiers à utiliser dès maintenant ce tunnel.



# Eric ALAUZET

Député 2<sup>ème</sup> circ. Doubs – EELV

Membre de la commission des finances

- Quand notre pays et notre continent se décideront-ils à rompre avec le mythe des grands travaux pour multiplier, sur nos territoires, des chantiers qui feront travailler nos TPE et nos PME, au lieu de nourrir de grands groupes qui pratiquent l'évasion fiscale et se font de grosses marges au passage ?

Débats de la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire - 16 septembre 2015 – Financement du Lyon-Turin



# Jean-Charles KOHLHAAS

## Conseiller Régional Aura

- Mettre les marchandises sur le rail, en utilisant les infrastructures existantes, cela permettrait de supprimer plus de la moitié des camions traversant nos vallées alpines. C'est possible maintenant et cela prouvera qu'un deuxième tunnel est inutile ! .
- *Comment expliquer à nos concitoyens qu'on va mettre 30 milliards d'euros dans le Lyon-Turin pour une ouverture en 2040-2050 ... quand on ne fait rien pour améliorer les transports quotidiens de nos concitoyens"*



# Rémi PAUVROS

Député 3<sup>ème</sup> circ. NORD- PS

Membre commission D. Durable & Am. Terr.

- Notre pays peut-il encore porter semblables grands projets, fort d'une volonté partagée, ou doit-il assumer face à l'Europe le fait qu'ils appartiennent au passé ?

Débats de la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire - 16 septembre 2015



# CIPRA

- La liaison ferroviaire Lyon-Turin existe déjà ! 1 milliard d'€ ont été dépensés pour moderniser le tunnel du Mont Cenis. Le gabarit de l'itinéraire d'accès à ce tunnel, via Lyon et Ambérieu, sur le corridor D de l'Union Européenne, a été renforcé.
- Au regard de tous ces éléments et des incertitudes désormais corroborées par la Cour des Comptes et de nombreux élus locaux comme nationaux, la priorité doit être la poursuite de la modernisation de l'offre ferroviaire dans les Alpes franco-italiennes pour le fret et pour les voyageurs, en réorientant les crédits sur les infrastructures existantes, plus que dans la réalisation du tunnel de base transfrontalier



# Yannick FAVENNEC

Député 3<sup>ème</sup> circ. Mayenne - UDI  
Conseiller Régional Pays de Loire

- Pourquoi donc refuser obstinément d'utiliser la voie existante entre Aiton et Modane par le tunnel du Fréjus, qui n'est exploitée qu'à 20 % de sa capacité ?
- Le report modal est évidemment une bonne idée, mais n'aurait-il pas fallu donner la priorité à d'autres lignes plus nécessaires que ce projet pharaonique ?

Débats de la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire - 16 septembre 2015 - Financement du Lyon-Turin



# Brieuc BOUGNOUX

Economiste et Directeur du cabinet  
Reverdy - Décédé le 31 janv. 2014

Le projet Lyon-Turin est déraisonnable parce qu'il se caractérise par un coût extrêmement élevé (26 milliards d'euros) et par des trafics captés faibles.

Le Lyon-Turin devrait être 2 fois plus cher que le tunnel sous la Manche pour un trafic 5 fois moins important.

Il ne pourra pas compter sur des trafics mirobolants venant justifier un investissement aussi important.

L'argent du Lyon-Turin pourrait être beaucoup plus utile s'il était consacré à la recherche et au développement de filières industrielles d'avenir.





Commune **LES MARCHES** –  
**73 800 - SAVOIE**

**Délibération du Conseil Municipal 27 janv. 2015**

6. Liaison ferroviaire Lyon-Turin : avis du conseil municipal sur le projet.

Dans le cadre de la liaison ferroviaire Lyon Turin, la commune de LES MARCHES est directement concernée par le tronçon FRET en Combe de Savoie entre la sortie du tunnel sous Chartreuse et le tunnel sous Belledonne.

Pour ce passage en Combe de Savoie, le Maître d'Ouvrage (RFF) prévoit une sortie du tunnel sous Chartreuse située entre les communes de LES MARCHES et de CHAPAREILLAN. Ce projet, depuis plus de 15 ans, a soulevé une vive opposition des populations locales, relayée par un nombre croissant d'associations et même d'un collectif, soutenu par les municipalités de CHAPAREILLAN et LES MARCHES.

Cette opposition repose sur les constats suivants :

- Le coût pharaonique du projet de près de 26 milliards d'euros, évalué par la Cour des comptes.

Fort de ce constat, le conseil municipal, après en avoir délibéré,

**AFFIRME**

Son opposition au projet de FRET LYON TURIN

**REJETTE**

Dans sa totalité le projet de liaison LYON TURIN et le bien-fondé de l'intérêt général.

Votants : 15 Pour : 15



# Philippe ESSIG

Président de la SNCF de 85 à 88  
Ingénieur des Ponts et Chaussées

- La Cour des comptes a fait une analyse juste : des solutions alternatives innovantes et élégantes ont été proposées, elles n'ont effectivement pas été explorées.
- Pour le trafic existant et prévisible dans les prochaines décennies, une source d'amélioration du report se trouve dans les immenses progrès technologiques qui sont apparus depuis longtemps et qui pourraient être mis au service du fret ferroviaire en réduisant ses coûts de moitié.



# Confédération Paysanne

Plus de 1500 ha de terres agricoles rhône-alpines seront impactées par ce projet imposé.

En Savoie, ce projet concerne 80 exploitations agricoles qui seront fragilisées et les surfaces impactées de l'ordre de 900 ha.

La sanction pour le monde agricole est inadmissible dans le contexte actuel de pression foncière et de diminution du nombre d'exploitants agricoles.



# Coordination rurale

Exprime son opposition au projet de LGV Lyon Turin en l'état et conteste sa gouvernance qui ignore toute concertation sur l'impact agricole et agro-alimentaire d'un tel projet.

Les impacts sur l'agriculture régionale sont inadmissibles.

Ce qui est d'utilité publique, c'est de préserver des emplois, des exploitations pérennes afin de garantir l'alimentation de tous



# Chambre d'agriculture des Savoie

## Considérant que :

- L'importance de l'impact sur le foncier agricole du projet actuel.
- L'augmentation de la pression foncière, déjà très importante sur nos départements.
- La non exploration de solutions alternatives (amélioration et modernisation des lignes existantes)
- Le positionnement unanime des syndicats professionnels agricoles

La Chambre d'Agriculture des Savoie demande d'étudier sérieusement les solutions alternatives



# Chambre régionale d'agriculture Rhône-Alpes

- **Dénonce** l'incohérence pour l'Etat qui engage des travaux qui vont déclasser plusieurs milliers d'ha de terres agricoles, souvent à haut potentiel, traversant les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie.
- **Exprime son opposition** au projet de LGV Lyon Turin en l'état et **conteste** sa gouvernance qui ignore toute concertation sur l'impact agricole et agro-alimentaire d'un tel projet.
- **Dénonce** la Déclaration d'Utilité Publique et **demande de réexaminer** la proposition de la Cour des Comptes d'amélioration de la ligne existante



# Erri de Luca

«Je reste persuadé que la TAV est une entreprise inutile et je continue à penser qu'il est juste de la saboter » « En marge du droit de parole contraire je souhaite écrire qu'il s'agit pour moi de devoir» (**La parole contraire**)

«Ce chantier du TAV est comme la ville de Jéricho. Il est assiégé par un chœur de voix qui crient et qui finiront par faire écrouler ses murs» **L'Express**,  
« La modernité ce n'est pas d'aller plus vite mais d'avancer de manière consciente » **Reporterre**



Commune de **Chimilin**

38 490 - ISERE

Rappelle son opposition au projet, onéreux,  
destructeur et inutile, et demande que le fret  
se fasse sur les lignes existantes utilisées  
actuellement bien en deçà de leur capacité.





# FDSEA

## Fédération Départementale des Syndicats Exploitants Agricoles

### Considérant que :

Ce projet est établi sur des bases non fiables au regard des nouveaux éléments à notre disposition, -

Que le référé de la Cour des Comptes le discrédite profondément.

### Demande que :

La nomination d'une commission d'évaluation du projet totalement indépendante, afin de confirmer ou d'infirmer le caractère d'utilité publique et la fiabilité du projet.

Que priorité soit donnée désormais à l'étude de l'amélioration de la ligne existante.



# Corinne MOREL DARLEUX

Conseillère Régionale Rhône-Alpes

Parti de Gauche

Membre bureau Fondation Copernic  
et du Mouvement Utopia

Combattre contre ce GPII ce n'est pas défendre le transport routier contre le rail, c'est au contraire exiger de mettre immédiatement les camions sur les trains puisque la structure existante le permet.

# NOUS-MÊMES

